* Année 1956. — N° 66 A. N. Mercredi 13 Juin 1956 *

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES

QUESTIONS ÉCRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :

MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 800 fr. ; ÉTRANGER : 2.100 fr.

(Compte chèque postal: **9063.13**, *Paris.)*

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e	POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

3e LEGISLATURE

SESSION DE 1955-1956 — COMPTE RENDU IN EXTENSO

1re Séance du Mardi 12 Juin 1956.

(143e de la session — 92e de la législature)

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 2481).

M. Leenhardt, rapporteur général; Mme la présidente.

Adoption.

2. — Désaccord sur l'urgence de discussions (p. 2481).

3. — Dépôt, avec demande de discussion d'urgence, d'une proposition de loi (p. 2481).

4. — Dépôt, avec demande de discussion d'urgence, de propositions de résolution (p. 2481).

5. — Prêt de documents (p. 2484).

6. — Nomination d'un membre d'une commission (p. 2484).

7. — Octroi de pouvoirs d'enquête à une commission (p. 2485).

8. — Ajustement des dotations budgétaires pour l'exercice 1956. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2485).

Art. 2 (suite).

Travail et sécurité sociale.

Etat A.

Chap. 31-01.

M. Besset, Mme Lefebvre, M. Coquel, Mme Guérin, M. Minjoz, secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale.

Adoption.

Chap. 31-02.

Mme Lefebvre, MM. Besset, Filippi, secrétaire d'Etat au budget.

Adoption.

Chap. 31-01, 31-02, 31-11, 31-13, 31-92. — Adoption.

Chap. 44-13.

Amendement n° 168 de M. Louis Dupont: MM. Louis Dupont, le secrétaire d'Etat au travail, le rapporteur général. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 46-12.

M. Marcel Thibaud, Mme Lefebvre.

Amendement n° 169 de M. Legagneux: MM. Legagneux, le secrétaire d'Etat au travail. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 57-10. — Adoption.

Chap. 66-10.

M. Marcel Thibaud, Mme Guérin.

Amendement n° 83 de M. Renard: M. le secrétaire d'Etat au travail. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Travaux publics, transports et tourisme.

Etat A.

Chap. 31-01.

MM. François Benard, Dumortier, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme, Noël, Barel, Privat, Mme Lefebvre, MM. Darou, Anthonioz, Mutter, Morice.

Renvoi de la suite du débat.

9. — Ordre du jour (p. 2498).

*

PRESIDENCE DE Mme MARIE-CLAUDE VAILLANT-COUTURIER,

vice-présidente.

La séance est ouverte à neuf heures et demie.

— 1 —

PROCES-VERBAL

Mme la présidente. Le procès-verbal de la deuxième séance du vendredi 8 juin a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?

M. Francis Leenhardt, *rapporteur général.* Je demande la parole.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur général, sur le procès-verbal.

M. le rapporteur général. Madame la présidente, nous voici au début d'une semaine entièrement consacrée, pendant les neuf séances prévues, à la discussion du collectif.

J'insiste auprès de nos collègues pour qu'ils s'abstiennent d'intervenir sur des chapitres qui n'ont pas fait l'objet de retouches dans le cadre du collectif d'ajustement, sinon, je crains que nous n'en terminions pas la semaine prochaine et devions siéger encore au début du mois d'août.

J'insiste aussi auprès de la présidence pour que les séances se poursuivent jusqu'à l'heure de levée normale.

Vendredi, la séance a été levée à dix-huit heures quinze, alors que nous aurions pu commencer l'examen du budget du ministère du travail. Je me permets d'insister pour que le temps de l'Assemblée soit utilisé au maximum.

Mme la présidente. Monsieur le rapporteur général, il ne dépend pas uniquement de la présidence que les séances se poursuivent jusqu'à l'heure normale. Il convient également que vous insistiez auprès de vos collègues et des membres du Gouvernement pour qu'il en soit ainsi.

M. le rapporteur général. Dans le cas particulier que j'ai évoqué, il s'agit bien de la responsabilité de la présidence.

Mme Francine Lefebvre. Elle avait certainement des complicités dans l'assistance.

M. le rapporteur général. C'est pourquoi je n'ai pas protesté sur-le-champ.

Mme la présidente. Il n'y a pas d'autre observation sur le procès-verbal ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DESACCORD SUR L'URGENCE DE DISCUSSIONS

Mme la présidente. J'informe l'Assemblée qu'il y a désaccord sur l'urgence de la discussion de:

La proposition de loi de M. André Beauguitte, tendant à accorder à l'ensemble du territoire métropolitain des subventions destinées à l'amendement calcaire du sol;

La proposition de loi de M. Douala Manga Bell, portant amnistie des condamnations prononcées dans le territoire du Cameroun.

Les oppositions à l'urgence seront notifiées aux auteurs des demandes d'urgence et insérées à la suite du compte rendu *in extenso* des séances d'aujourd'hui.

— 3 —

DEPOT, AVEC DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE, D'UNE PROPOSITION DE LOI

Mme la présidente. J'ai reçu de M. Pesquet, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de loi tendant à restituer la franchise de 10 litres d'alcool pur à tous les récoltants et donc à abroger le décret n° 54-1145 du 13 novembre 1954 et les alinéas 3 et 4 de l'article 315 du code général des impôts concernant les bouilleurs de cru.

La proposition sera imprimée sous le n° 2125, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

Il va être procédé à l'affichage et à la notification de la demande de discussion d'urgence.

— 4 —

DEPOT, AVEC DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE, DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

Mme la présidente. J'ai reçu de M. Mahamoud Harbi, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à promouvoir le progrès économique et social et à préserver les valeurs françaises en Côte française des Somalis.

La proposition sera imprimée sous le n° 2132, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des territoires d'outre-mer. (*Assentiment.*)

Il va être procédé à l'affichage et à la notification de la demande de discussion d'urgence.

J'ai reçu de M. Bernard Lafay, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à organiser le 14 juillet 1956 une journée nationale en faveur des soldats d'Algérie et à prendre toutes mesures utiles pour que la fête nationale soit cette année une grande manifestation d'unité nationale et de solidarité.

La proposition sera imprimée sous le n° 2133, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

Il va être procédé à l'affichage et à la notification de la demande de discussion d'urgence.

— 5 —

PRET DE DOCUMENTS

Mme la présidente. J'ai reçu de M. le préfet de la Seine une demande de prêt de documents ci-après actuellement déposés aux archives de l'Assemblée nationale et destinés à être exposés du 13 juin au 30 septembre 1956 à la maison de Victor-Hugo à Paris:

1° Texte original de la Constitution de 1848;

2° Proposition de M. de Genoude, du 22 février 1848, tendant à mettre en accusation les ministres de Louis-Philippe;

3° Proposition du député Berger de mai 1848, relative à la proclamation de la République;

4° Quatre lettres de Louis-Napoléon Bonaparte au président de l'Assemblée, des:

a) 24 mai 1848 protestant contre le maintien de la loi d'exil;

b) 14 juin, déclarant qu'il veut par dessus tout éviter des troubles « Je resterai plutôt en exil... »;

c) 15 juin, démissionnant de membre de l'Assemblée;

d) 8 juillet, renouvelant sa démission après son élection en Corse.

Aux termes de l'instruction générale du bureau « Aucune des pièces déposées aux archives de l'Assemblée ne peut en sortir qu'en vertu d'une décision spéciale de l'Assemblée ».

L'Assemblée voudra sans doute autoriser le prêt des documents demandés par M. le préfet de la Seine ?...

L'autorisation est accordée.

— 6 —

NOMINATION D'UN MEMBRE D'UNE COMMISSION

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la nomination, par suite de vacance, d'un membre de la commission des boissons.

Cette candidature a été, conformément à l'article 16 du règlement, insérée à la suite du compte *in extenso* de la 2e séance du 7 juin 1956.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare cette candidature validée.

Je proclame donc M. Trémouilhe membre de la commission des boissons.

— 7 —

OCTROI DE POUVOIRS D'ENQUETE A UNE COMMISSION

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle l'examen d'une demande de pouvoirs d'enquête présentée par la commission de l'éducation nationale.

J'ai donné lecture à l'Assemblée de cette demande au cours de la deuxième séance du mercredi 6 juin 1956.

Personne ne demande la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur la demande présentée par la commission de l'éducation nationale.

(L'Assemblée, consultée, décide d'accorder les pouvoirs d'enquête.)

Mme la présidente. En conséquence, conformément à l'article 31 du règlement, les pouvoirs d'enquête demandés sont octroyés à la commission de l'éducation nationale.

— 8 —

AJUSTEMENT DES DOTATIONS BUDGETAIRES POUR L'EXERCICE 1956

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi n° 1487 portant ajustement des dotations budgétaires reconduites à l'exercice 1956 (nos 1862, 1887, 1914, 1966, 2017, 2045, 2062).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat:

Gouvernement, 5 heures 20 minutes;
Commission des finances, 3 heures 50 minutes;
Commissions saisies pour avis, ensemble 1 heure 15 minutes;
Groupe communiste, 4 heures 20 minutes;
Groupe socialiste, 4 heures 35 minutes;
Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 3 heures 50 minutes;
Groupe du mouvement républicain populaire, 2 heures 50 minutes;
Groupe républicain radical et radical-socialiste, 2 heures 35 minutes;
Groupe d'union et fraternité française, 2 heures 30 minutes;
Groupe des républicains sociaux, 30 minutes;
Groupe de l'union démocratique et socialiste de la résistance et du rassemblement démocratique africain, 50 minutes;
Groupe du rassemblement des gauches républicaines et du centre républicain, 35 minutes;
Groupe paysan, 35 minutes;
Groupe des indépendants d'outre-mer, 20 minutes;
Groupe des républicains progressistes, 20 minutes;
Isolés, 20 minutes.

Dans sa deuxième séance du 8 juin, l'Assemblée a terminé l'examen des crédits du ministère de la santé publique.

Nous abordons maintenant la discussion des chapitres concernant le ministère du travail.

[*Article* 2 (suite).]

Travail et sécurité sociale.

ETAT A

Mme la présidente. Je donne lecture du chapitre 31-01:

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1re *partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.*

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 1.397.000 francs. »

Sur ce chapitre, la parole est à M. Pierre Besset.

M. Pierre Besset. Mesdames, messieurs, à l'occasion de la discussion des crédits du ministère du travail et de la sécurité sociale, je voudrais, au nom de mes amis, formuler quelques observations sur un certain nombre de points concernant la politique sociale du Gouvernement.

Nous croyons aux bonnes intentions du ministre des affaires sociales de réaliser les améliorations qu'attendent les travailleurs, améliorations qui furent promises pendant la précédente législature et qui ne furent jamais réalisées. Nous tenons cependant à répéter ce que nous avons dit au cours d'un très récent débat: il n'est pas possible de pratiquer réellement une politique de progrès social tant que la jeunesse ouvrière et paysanne, arrachée à la production au profit de l'armée, n'aura pas regagné les usines, les chantiers et les champs.

C'est pourquoi il faut en finir au plus tôt avec le problème algérien en nous engageant dans la voie de la négociation.

Cela dit, voyons quelques aspects de la politique sociale du Gouvernement dans le cadre de la situation présente.

Le fonds national vieillesse a été voté vendredi matin pour la deuxième fois par l'Assemblée nationale. Nous savons qu'il compte de nombreux adversaires, plus nombreux encore au Conseil de la République qu'à l'Assemblée nationale.

L'attitude de ces adversaires est indécente. Cela a été dit par notre ami M. Musmeaux au cours du débat de vendredi dernier. Il s'agit pourtant d'une mesure simplement humaine, considérées comme acquise par les intéressés et par la grande masse de l'opinion publique, mesure humaine qui consiste, suivant l'expression de M. le ministre des finances, à « opérer un transfert de revenus de citoyens français à d'autres citoyens, réduisant de bien peu l'aisance de certains pour donner aux vieux une soupe et du pain ».

Cette attitude prise au Conseil de la République et à l'Assemblée nationale par les parlementaires réactionnaires qui sacrifient les vieux à une politique de force en Algérie doit être brisée. Pour cela notre appui au Gouvernement ne fera pas défaut.

Nous craignons aussi que soient compromises certaines mesures de justice à peine ébauchées, par exemple en ce qui concerne la suppression des abattements de zones en matière de salaires, de prestations familiales et d'allocations. Une réduction importante, sans doute, de ces abattements, est intervenue au début de l'année; mais peut-on espérer que, lors de la discussion du budget de 1957, nous n'aurons plus à reparler de cette injustice qui n'a que trop duré.

Considérons par exemple les trois semaines de congés payés, qui se justifient par la nécessité d'une détente annuelle plus longue pour les travailleurs, dont le patronat exige, par un accroissement excessif des cadences, une production toujours plus élevée. Cette mesure ne constitue pas une charge tellement importante pour le patronat. Pourtant, celui-ci cherche par tous les moyens à s'en défaire. La réduction du nombre légal des jours supplémentaires de congés payés attribués suivant l'ancienneté est exploitée à l'excès par le patronat. Nous avons signalé à M. le ministre des affaires sociales que la grande firme Michelin, de Clermont-Ferrand, se refuse à appliquer des dispositions, plus avantageuses que celles de la loi, qui sont contenues dans la convention collective du caoutchouc. Cela ne saurait être toléré; nous demandons à M. le ministre des affaires sociales d'intervenir énergiquement pour exiger des patrons le respect de leurs engagements.

Enfin, il est d'autres mesures sociales qui ont été prises depuis le 2 janvier. Elles sont moins voyantes et nous les considérons encore comme insuffisantes. Mais elles vont dans le sens d'une amélioration sociale et elles doivent être défendues au même titre que celles dont nous venons de parler.

Il reste beaucoup d'autres mesures sociales à prendre, alors que le patronat réclame la pause. Cette réclamation doit être rejetée.

Les sociétés capitalistes ont réalisé et réalisent encore des profits considérables qui augmentent sans cesse. Une partie de ces profits devrait être transférée aux salaires, qui, eux, sont restés notoirement insuffisants.

Au cours des dernières années, la réduction du salaire réel des ouvriers et le prolongement de la journée de travail ont conduit à la violation permanente de la règle des quarante heures de travail hebdomadaire. Il faut absolument reconsidérer cette question pour revenir à l'application permanente de la semaine de quarante heures avec toutes les corrections de salaires qui s'imposent afin qu'il n'en résulte aucune réduction de gain pour les ouvriers.

Il a été constaté ces derniers temps et l'on constate encore aujourd'hui que le coût de la vie a atteint la cote d'alerte. On annonce que des mesures de baisse artificielle des prix et des produits qui entrent en compte dans le calcul du coût de la vie seront répétées par le Gouvernement afin d'éviter l'augmentation du salaire minimum interprofessionnel garanti et, par voie de conséquence, de tous les salaires.

Nous avons dit maintes fois ce qu'il fallait penser de l'indice de la variation du coût de la vie sur la base des deux cent treize articles. Je n'insiste pas.

Nous avons dit aussi ce qu'il fallait penser de la loi dite de l'échelle mobile des salaires et des prix votée sous les auspices de M. Pinay, alors président du conseil.

Les faits nous ont donné raison et, malheureusement, nous donnent encore raison. Il est vrai, en effet, que, seuls, les salariés font les frais de tous ces jeux subtils qui ne sont que de la poudre aux yeux des travailleurs.

Nous pensons qu'un nouveau salaire minimum interprofessionnel garanti devrait être fixé compte tenu du coût de la vie, des besoins des travailleurs et du retour à l'application stricte de la semaine de quarante heures. Le montant du S. M. I. G. doit être net de tout impôt et de toute cotisation de sécurité sociale.

Nous avons demandé, par une proposition de loi, que la cotisation ouvrière de 6 p. 100 du salaire soit supprimée et que la cotisation patronale soit augmentée en conséquence de 6 p. 100 des salaires soumis à cotisation.

Chacun sait que les cotisations de sécurité sociale payées par les non-salariés sont incluses dans les prix et ainsi récupérées à la vente des produits.

Les salariés, eux, n'ont pas ce moyen. Il est donc injuste de leur imposer une cotisation de 6 p. 100 de leur salaire intégralement à leur charge.

En outre, il convient d'améliorer le régime de sécurité sociale.

Nous suivons avec beaucoup d'intérêt les conversations de M. le ministre des affaires sociales avec les représentants du corps médical et les représentants des organismes de sécurité sociale. Nous souhaitons qu'un accord intervienne bientôt en faveur des assurés sociaux.

Pour terminer, nous croyons devoir signaler à M. le ministre des affaires sociales qu'un grand mécontentement existe présentement dans la classe ouvrière en raison des mauvaises conditions de travail et d'existence qui lui sont imposées et aussi des vexations, des brimades, des abus de l'autorité patronale, de la répression de classe au sein des entreprises.

Les amendes, sous des formes diverses, les mises à pied, les licenciements aussi injustifiés qu'inhumains frappent les ouvriers. Certains militants syndicalistes, délégués du personnel ou délégués au comité d'entreprise sont tout particulièrement visés par les patrons qui suivent en cela les directives du C. N. P. F.

Le comportement du patronat en général est tel, dans cette période, qu'il doit être l'objet de toute l'attention de M. le ministre des affaires sociales.

La liberté syndicale, la liberté du travail même se trouvent bafouées par les patrons de combat qui ne reculent devant rien.

Certains nous diront qu'il y a des tribunaux — c'est vrai — et que les victimes peuvent aller s'y plaindre. Mais chacun sait que l'employeur qui jette un ouvrier à la rue, un militant père de famille, ne subit pas une punition proportionnée au mal qu'il cause.

Dans ce domaine de la sauvegarde de l'extension des libertés ouvrières, syndicales et démocratiques, M. le ministre des affaires sociales se doit de prendre des initiatives.

Ces quelques observations ne sont que des rappels de problèmes connus, mais nous avons cru devoir les présenter aujourd'hui pour faire connaître à M. le ministre des affaires sociales que nous sommes prêts à soutenir tous ses efforts orientés dans le sens des observations que nous avons présentées.

Nous ne nous faisons pas d'illusion sur la possibilité de faire admettre à certains la plus petite amélioration sociale en faveur des ouvriers. Mais nous avons confiance, nous sommes convaincus que l'action unie de tous les travailleurs, et en premier lieu des travailleurs socialistes et communistes, brisera les oppositions réactionnaires et ouvrira la voie vers un véritable progrès social. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Francine Lefebvre, suppléant M. Ulrich.

Mme Francine Lefebvre. Monsieur le ministre, monsieur le rapporteur général, je ne voudrais point encourir vos foudres. Il est évident que vous avez eu raison, monsieur Leenhardt, de faire remarquer qu'il n'y a pas lieu d'intervenir sur un chapitre à propos duquel il ne devrait rien y avoir à dire, puisqu'il ne comporte pas de modification.

Cependant, sur un chapitre dont la dotation n'est pas modifiée, il peut être nécessaire de formuler des observations pour appeler l'attention de M. le ministre sur certains problèmes.

Je dois d'abord, au nom de M. Ulrich, qui ne peut être présent ce matin, vous présenter des observations relatives à la sécurité dans la mine et aux délégués mineurs.

M. Ulrich, représentant d'une région de l'Est qui compte de nombreux mineurs, approuve entièrement les campagnes entreprises pour la sécurité dans les mines.

Les campagnes par affiches, par concours de sécurité sont très payantes. Elles doivent être intensifiées. Toutes les initiatives dans ce sens doivent être encouragées.

Il est dans l'intérêt de tous d'assurer la sécurité. Aussi faudrait-il, à cet égard, que règne un esprit de collaboration entre les ouvriers, les délégués mineurs, les ingénieurs, les exploitants.

Dans le bassin minier de l'Est où cette entente est réalisée et où des commissions de travail auxquelles participe la C. G. T. ont pour tâche d'étudier les mesures propres à assurer la sécurité, des résultats appréciables ont été obtenus. Il faut, par les mêmes moyens, parvenir aux mêmes résultats dans d'autres régions, car en définitive, monsieur le ministre, il s'agit de sauver des vies humaines et, en sauvant ces vies humaines, on conserve et on augmente le potentiel de travail de la nation et son potentiel économique.

M. Ulrich avait d'autres observations à présenter au sujet des caisses de sécurité sociale minière. Le problème du fameux déficit de ces caisses est d'actualité permanente et M. Ulrich aurait voulu obtenir quelques apaisements quant à leur financement. Il vous avait d'ailleurs posé une question orale à ce sujet.

Les difficultés ne sont certes pas près d'être aplanies, mais des mesures devraient être prises pour remédier à la situation actuelle qui, en résumé, se présente de la façon suivante:

Les sociétés de sécurité minière disposaient, au 1er mai de cette année, de 291 millions de francs en caisse et en banque. Il leur restait à payer 941 millions de francs. Les seuls frais d'hospitalisation se sont élevés à 540 millions. Ainsi, compte tenu de l'avance du Trésor de 246 millions, il reste à régler 695 millions de francs. Le déficit s'élève donc à 400 millions environ et ne cessera de s'accroître.

Je vous demande, monsieur le ministre, de prendre les mesures nécessaires pour combler ce déficit, car les mineurs, tout autant que les autres catégories de travailleurs, méritent un régime de sécurité sociale dont le financement soit assuré.

Puisque nous avons abordé, en quelque sorte, une discussion générale, et dans la crainte que la parole ne me soit ultérieurement refusée sur certains chapitres, je voudrais vous entretenir des licenciements arbitraires de délégués du personnel et de membres des comités d'entreprise.

Monsieur le ministre, vous êtes d'accord avec nous, nous le savons, sur la nécessité de la promotion ouvrière et de la réalisation, dans notre pays, d'une démocratie économique. Or, celle-ci ne peut pas même être envisagée si, chaque fois qu'un délégué se permet de présenter les revendications de ses camarades, on trouve une bonne raison pour le mettre à la porte. D'ailleurs, même si l'intéressé obtient un dédommagement par la juridiction des prud'hommes, on sait le temps qu'il faut pour évaluer le dommage résultant de la perte de l'emploi, ce qui n'est d'ailleurs pas évaluable, et le préjudice final qui en résulte pour ce travailleur.

Il convient donc de prendre toutes mesures utiles pour garantir la stabilité de l'emploi du délégué.

J'espère, monsieur le ministre, que vous accepterez que viennent prochainement en discussion les textes, en instance à la commission du travail, sur la question et que vous serez d'accord également pour que les futurs membres des comités d'entreprise acquièrent la formation nécessaire en matière économique afin qu'ils soient en mesure de participer utilement aux discussions au sein de ces comités et même à la direction économique des entreprises.

Mais si, ayant ainsi accru la compétence nécessaire des délégués, on profite de la moindre occasion pour les mettre à la porte, on n'aura absolument rien fait.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, à vous, parce que vous avez peut-être plus de chances de les faire aboutir, de déposer des textes qui garantiraient la stabilité de l'emploi. La commission du travail a elle-même, je le répète, élaboré des textes, qui sont prêts à être rapportés devant l'Assemblée. Je voudrais que vous nous donniez votre accord pour qu'ils soient rapidement adoptés.

Si ces textes entraient en vigueur nous pourrions enfin obtenir cette garantie de la stabilité de l'emploi indispensable à l'instauration de la démocratie économique dans notre pays.

Mme la présidente. La parole est à M. Coquel.

M. Gaston Coquel. Je limiterai mon intervention à l'application du taux légal de remboursement des frais médicaux aux assurés sociaux du régime général.

M. le ministre des affaires sociales n'ignore pas que cette grave et toujours pendante question des honoraires médicaux se pose pour le régime général de sécurité sociale et que, plus encore qu'en 1952, les honoraires réclamés aux malades dépassent de beaucoup les tarifs de responsabilité assignés aux caisses primaires.

Les conventions qui étaient en vigueur ont été dénoncées sur l'initiative des syndicats médicaux. Il en est résulté des dépassements plus qu'injustes et très préjudiciables aux assurés sociaux et leur famille, au moment, monsieur le ministre, où le pouvoir d'achat des travailleurs s'amenuise encore.

Pourtant, la sécurité sociale a eu, entre autres résultats, celui de rapprocher le médecin du malade. Bien sûr, depuis sa création, les travailleurs ont le moyen de se soigner beaucoup mieux qu'auparavant. Nous n'en sommes que plus à l'aise pour déclarer qu'une entente est à la fois possible et

désirable entre les caisses de sécurité sociale et les représentants des médecins, accord amiable qui, bien entendu, devra être sanctionné par le ministre des affaires sociales et ratifié par le Parlement, afin que les assurés obtiennent enfin le remboursement effectif à 80 p. 100 au moins de leurs frais médicaux.

Nous ne voulons pas pour autant estomper la responsabilité qui engage le corps médical dans les pourparlers qu'il mène consultation et de 900 francs pour la visite, la charge réelle de sécurité sociale.

Il est de notoriété publique que les médecins justifient les tarifs élevés qu'ils appliquent par leurs lourdes charges fiscales. Or, il ne nous semble pas que la position du corps médical soit bien raisonnable en la circonstance, car il est injuste de faire supporter aux déshérités les conséquences des charges accrues découlant, par exemple, des dépenses militaires exorbitantes que la classe ouvrière réprouve avec nous.

Quoi qu'il en soit, la préoccupation du groupe communiste est, à la faveur de la discussion du collectif budgétaire, de demander à M. le ministre des affaires sociales de prendre les dispositions qui lui incombent pour prémunir au maximum les assurés sociaux contre l'insécurité du lendemain.

A cet effet, dans l'immédiat, il faut en finir avec cette pratique inqualifiable et onéreuse pour les travailleurs qui consiste à rembourser des frais médicaux à des tarifs très inférieurs aux honoraires réels payés par l'assuré au praticien.

C'est ainsi que, dans le département que je représente, l'assuré supporte 220 francs de participation au lieu de 70 francs pour une consultation chez le médecin et 280 francs au lieu de 80 francs pour une visite à son domicile.

Dans la Seine, en s'en tenant au tarif de 700 francs pour la consultation et de 900 francs pour la visite, la charge réelle de l'assuré est de 380 francs au lieu de 80 francs, dans le premier cas, et de 484 francs au lieu de 104 francs dans le second, c'est-à-dire des taux de participation de plus de 50 p. 100 au lieu des 20 p. 100 prévus par la loi.

Cet accroissement important du ticket modérateur a cette conséquence grave pour la santé du peuple de souvent empêcher les malades de recourir au médecin et de se soigner convenablement.

Une telle situation ne saurait se prolonger. Nous savons, monsieur le ministre, que vous avez hérité d'un fâcheux état de choses. Nous n'oublions pas non plus que les gouvernements précédents ne firent pratiquement rien pour y mettre un terme et sur ce sujet, le ministre M. R. P. Bacon a, il me semble une conscience bien lourde.

Mme Francine Lefebvre. Il a lui-même hérité de la situation léguée par M. Croizat. Voilà ce qu'il faut dire!

M. Gaston Coquel. Vous savez que les grandes lignes d'une convention sur les tarifs médicaux sont actuellement soumises à l'approbation du corps médical, et qui, bien entendu, tiennent à la fois compte des intérêts des assurés et de ceux des médecins.

Nous souhaitons, monsieur le ministre, que vos efforts aident à rechercher l'accord des parties en présence mais, s'il en était autrement, nous vous demanderions, dans l'intérêt des familles ouvrières, que certaines mesures soient prises, par votre ministère particulièrement et cela répond à l'esprit de tous les assurés sociaux. Nous savons qu'il existe des oppositions, mais si elles devaient persister, il ne resterait plus au Gouvernement, après consultation des caisses de sécurité sociale, qu'à fixer, par voie d'autorité, les tarifs opposables, par département et par spécialité.

Cela dit, nous savons que le problème financier de l'équilibre des caisses restera posé. Nous proposerons, monsieur le ministre, qu'en tout état de cause il ne puisse être question de sacrifier à cet équilibre les droits certains et incontestés des assurés sociaux d'être remboursés effectivement de leurs frais médicaux, au moins à 80 p. 100.

Pour atteindre cet objectif, le groupe communiste ne vous ménagera pas, vous n'en doutez pas, son plein appui. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Rose Guérin.

Mme Rose Guérin. Monsieur le ministre, je profite de la discussion des chapitres intéressant votre ministère, pour poser une question relative aux allocations familiales.

L'Assemblée nationale m'a fait l'honneur de me désigner pour la représenter au sein du conseil supérieur des allocations familiales et je viens, à ce titre, de recevoir des documents relatifs à la situation des caisses d'allocations familiales.

Les cotisations encaissées en 1955 pour les prestations familiales, d'après ces documents, s'élèvent à 502 milliards et les dépenses des caisses d'allocations familiales à 457 milliards. Il y a donc, en chiffre rond, un « excédent » de 45 milliards. Mais cet « excédent » est fictif car la loi du 22 août 1946 n'a pas encore été appliquée et, d'autre part, ces sommes qui doivent revenir aux salariés sont utilisées à d'autres fins.

Sans vouloir traiter l'ensemble du problème, y compris celui de la surcompensation qui sera discuté ultérieurement, je veux simplement demander à M. le ministre des affaires sociales quel sort le Gouvernement compte faire aux motions importantes votées par l'Union nationale des caisses d'allocations familiales lors de son assemblée générale le 1er juin et notamment à la demande formulée dans les termes suivants:

« L'Assemblée générale de l'Union nationale des caisses d'allocations familiales;

« Demande, dans l'immédiat, l'utilisation des excédents et comme première étape:

« *a*) Le relèvement du salaire de base, parallèlement à celui du salaire minimum interprofessionnel garanti... » — ce qui signifierait l'augmentation des prestations familiales;

« *b*) L'unification dudit salaire de base pour le calcul des diverses prestations familiales;

« *c*) L'extension à tous les enfants âgés de plus de dix ans de l'allocation de 5 p. 100 créée par le décret du 31 décembre 1954;

« *d*) Le payement des prestations familiales aux travailleurs algériens en France sur les mêmes bases qu'aux travailleurs français... ».

Je ne veux pas donner lecture des autres passages de cette motion, mais déjà, sur ce problème des allocations familiales, en un moment où les familles ont les plus grandes difficultés et sur d'autres revendications, y compris celles très justifiées des travailleurs algériens en France, je désirerais que M. le ministre nous donne quelques informations. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale.

M. Jean Minjoz, *secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale.* Je répondrai très brièvement aux observations qui viennent d'être présentées par nos collègues.

M. Besset a fait allusion à la politique sociale du Gouvernement. A ce sujet je ne peux que répéter ce qui a été dit dans cette enceinte à plusieurs reprises, soit par M. le président du conseil, soit par M. Albert Gazier, ministre des affaires sociales: le Gouvernement est décidé à faire voter par le Parlement et à appliquer toutes les mesures qui ont été énumérées dans la déclaration d'investiture.

Vous avez reconnu vous-même, monsieur Besset, que, depuis quatre mois, le Gouvernement a réalisé une œuvre importante en la matière, puisqu'à deux reprises déjà, il a fait voter par l'Assemblée le projet de fonds national de solidarité, qu'il a opéré des réductions substantielles en matière d'abattements de zones, qu'il a procédé à l'extension de certaines conventions collectives, qu'il a fait voter la loi sur les congés payés dont l'objet est d'imposer, pour l'ensemble des Français, un minimum de congé, étant entendu que les conventions peuvent dépasser ce minimum, un des buts de l'action syndicale étant d'obtenir sans cesse des avantages plus importants que les avantages légaux.

Toutes les autres mesures — vous l'avez souligné également — ont déjà été prises par le ministère des affaires sociales et par moi-même depuis le mois de février. D'une façon générale, les ministres ayant la responsabilité des affaires sociales, du travail et de la sécurité sociale ont pour idéal et volonté de développer la législation sociale de notre pays.

Il serait imprudent et malhonnête, de notre part, de prendre d'autres engagements. Pour le moment nous sommes obligés d'en rester là, notre souci dominant étant de maintenir la stabilité économique et financière du pays.

Nous ne voudrions pas provoquer l'inflation, qui anéantirait en quelques jours ou en quelques semaines le fruit des efforts que nous avons tentés. Mais vous savez que le Gouvernement est en train d'établir, suivant l'expression consacrée, un deuxième train de réformes sociales. M. le ministre des affaires sociales s'en occupe activement. Dans ce projet figure notamment la question, traitée par Mme Francine Lefebvre, des congés d'éducation ouvrière et culturelle.

M. Coquel, Mme Rose Guérin, Mme Francine Lefebvre, ont parlé des problèmes de sécurité sociale, des caisses d'allocations familiales, et de la sécurité sociale minière.

D'une façon générale, nous avons donné des instructions à tous les directeurs régionaux de la sécurité sociale pour que la tutelle du ministère ait vraiment le caractère d'une tutelle et non pas d'une gestion.

Nous voulons que les caisses s'administrent le plus librement possible et que le pouvoir de tutelle du ministère ne s'exerce que pour les questions d'intérêt général et non pas

sur des problèmes d'intérêt secondaire. Or nous avons constaté que, trop souvent, étaient soumises au ministère des questions qui auraient du être réglées sur le plan local ou régional.

D'autre part, j'ai dit aux présidents des caisses de sécurité sociale et aux présidents des caisses d'allocations familiales, par l'intermédiaire de la F. N. O. S. S. et de l'U. N. C. A. F., qu'ils ne devaient pas oublier que, si les fonds qu'ils avaient à gérer n'ont pas juridiquement le caractère de fonds publics, on doit les considérer néanmoins, étant donné leur importance et leur origine, comme des fonds semi-publics; la tâche des conseils d'administration élus par les usagers de la sécurité sociale ou des allocations familiales est d'administrer du seul point de vue de l'intérêt des usagers et de l'intérêt général les sommes énormes mises à leur disposition et non de s'occuper essentiellement des questions de personnel quelle qu'en soit l'importance.

C'est dans ce sens que nous voulons assouplir notre tutelle et que nous avons demandé à toutes les caisses et notamment à la F. N. O. S. S. et à l'U. N. C. A. F. d'envisager toutes mesures de simplification utiles de façon à pouvoir mieux se consacrer à leur rôle de gestionnaires auquel nous attachons une importance essentielle.

En ce qui concerne la sécurité sociale dans les mines, vous savez, madame Lefebvre — je l'ai déjà montré ici et devant le Conseil de la République — que le Gouvernement a fait un effort considérable pour le financement de ce régime.

La contribution de l'Etat pour la retraite des mineurs est maintenant calculée en fonction du nombre des retraités. Elle atteint 15,5 p. 100 des salaires. Une avance du Trésor a été consentie pour l'assurance maladie; elle s'est élevée à 2 milliards.

Des ressources diverses ont été dégagées grâce, notamment, au relèvement de la cotisation maladie des retraités. La répartition n'est pas terminée; elle s'effectue en tenant compte de la qualité de la gestion. L'Union régionale de l'Est, à laquelle s'intéresse M. Ulrich, est donc susceptible de recevoir de nouveaux crédits.

Le Gouvernement prendra, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour que les mineurs reçoivent les prestations auxquelles ils ont droit.

Quant aux honoraires médicaux, auxquels M. Coquel a fait allusion, M. le ministre des affaires sociales a considéré que ce problème était l'un des plus urgents que pose le fonctionnement de la sécurité sociale.

C'est pourquoi depuis bientôt trois mois, il a pris l'initiative de réunir les représentants des médecins et ceux de la fédération des organismes de sécurité sociale pour examiner les moyens d'obtenir une limitation des honoraires et un remboursement réellement proportionnel aux dépenses. La base de ces pourparlers est constituée par le texte d'un accord qui a été passé il y a déjà trois ans par ces mêmes représentants. Les discussions se poursuivent et on peut espérer qu'elles seront bientôt terminées. Au cas où elles ne pourraient pas aboutir à une solution satisfaisante, le ministère des affaires sociales serait sans doute amené à examiner d'autres moyens, afin d'assurer aux assurés sociaux un véritable système de sécurité sociale en matière d'assurance maladie.

Mme Rose Guérin a soulevé le problème du relèvement des prestations familiales en donnant lecture d'une partie de la résolution votée par une récente assemblée de représentants des caisses d'allocations familiales. Je ne peux que lui répondre que cette résolution vient d'être portée tout récemment à ma connaissance, que le Gouvernement étudiera les vœux formulés, mais que, là encore, il serait malhonnête de ma part de prendre dès maintenant un engagement formel, car tout dépendra de la situation financière de la sécurité sociale et, plus généralement, de celle du pays.

En ce qui concerne la sécurité sociale dans les mines, je peux tranquilliser Mme Lefebvre: toutes les mesures nécessaires seront prises et, non seulement dans les mines, mais dans toutes les entreprises où ce sera nécessaire: il faut prévenir les accidents et c'est la raison pour laquelle, au secrétariat d'Etat au travail et à la sécurité sociale, nous donnons une importance de premier plan à la question de la prévention.

On a soulevé le problème des licenciements. En cette matière, des instructions ont été données aux inspecteurs du travail pour qu'ils veillent à ce que les licenciements pour motif d'ordre économique ne soient autorisés que si un effort réel a été fait par l'employeur, d'abord pour les réduire au minimum, ensuite pour reclasser le personnel dans d'autres services ou dans d'autres établissements.

A l'heure actuelle, où l'on enregistre une demande d'emplois nettement caractérisée, nul ne devrait rester sans travail si, pour une raison quelconque, il a été licencié de son emploi.

Mme Francine Lefebvre. C'est cependant parfois bien difficile!

M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale. C'est le but à atteindre et, pour ma part, vous le savez, je ne suis pas hostile à ce que le Parlement, comme on l'avait demandé dans une autre législature, vote des dispositions tendant à réglementer l'embauche et le licenciement...

Mme Francine Lefebvre. Très bien!

M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale. ...et à garantir la stabilité de l'emploi.

Je peux dire que les ministres qui ont aujourd'hui la responsabilité, soit du ministère des affaires sociales, soit du secrétariat d'Etat au travail, veulent que la législation sociale soit appliquée et même étendue dans toute la mesure du possible, parce que c'est conforme à leurs convictions, qui ne changent pas parce qu'ils se trouvent au banc du Gouvernement.

Mme Francine Lefebvre. Très bien!

M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale. J'avais le souci de répondre à toutes les questions qui m'ont été posées et je ne crois pas en avoir oublié une seule. S'il en était autrement, je demanderais à nos collègues de bien vouloir me le signaler.

Je pense ainsi avoir apporté, non pas des promesses dépourvues de toute valeur, mais des précisions importantes, en affirmant la volonté du Gouvernement de poursuivre sa politique sociale dans toute la mesure où celle-ci ne sera pas mise en échec par la situation économique et financière du pays.

Je tiens à souligner que, depuis quatre mois que j'ai pris mes fonctions au secrétariat d'Etat au travail et à la sécurité sociale, j'ai pu me féliciter de voir comment les conflits du travail qui éclatent tous les jours sont, en général, rapidement résolus par la conciliation et que, dans l'ensemble, la classe ouvrière n'a pas à se plaindre de l'œuvre entreprise par ce Gouvernement.

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole ?

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 1.397.000 francs proposée pour le chapitre 31-01.

(L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.)

Mme la présidente. « Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses;

« Dépenses ordinaires, augmentation de 5.395.000 francs. »

La parole est à Mme Lefebvre, suppléant M. Arbogast.

Mme Francine Lefebvre. Monsieur le secrétaire d'Etat, M. Arbogast et moi-même voudrions attirer votre attention sur un point particulier concernant le personnel de votre administration. Je veux parler de la prime de rendement.

Vous le savez, cette prime est attribuée aux fonctionnaires appartenant à d'autres administrations. Il est alors permis de se demander pourquoi les agents dépendant du secrétariat d'Etat au travail et à la sécurité sociale — le département social par excellence — n'ont pas, jusqu'à présent, obtenu satisfaction en ce domaine.

Il est évident, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'octroi de cette prime de rendement ne pourrait que faciliter le fonctionnement de vos services. Je suis donc persuadée que vous voudrez bien donner satisfaction à la revendication qui vous est présentée.

Celle-ci a déjà été formulée en d'autres temps et vos prédécesseurs ont étudié la question. Je pense que ces études, comme toujours, se sont heurtées au mur des finances.

Mais, puisque nous avons aujourd'hui un gouvernement de choc, qui peut plus facilement faire échec à certaines oppositions des services financiers, je souhaite qu'il vienne à bout du refus opposé à l'attribution de cette prime à vos fonctionnaires et que ce soit par vous que ceux-ci obtiennent satisfaction.

Mme la présidente. La parole est à M. Besset.

M. Pierre Besset. Mon intervention a le même objet que celle de Mme Francine Lefebvre.

J'insiste tout particulièrement auprès du Gouvernement afin qu'il prenne les mesures nécessaires pour faire disparaître l'injustice signalée par notre collègue.

Il n'y a pas d'ajustement des crédits pour 1956; les crédits de 1955 sont reconduits purement et simplement. Toutefois, même dans le cadre de ces crédits, il doit être possible de donner satisfaction à cette catégorie de personnel.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. Jean Filippi, *secrétaire d'Etat au budget.* Le problème de l'attribution de la prime de rendement aux services extérieurs du ministère des affaires sociales doit s'inscrire dans un cadre

plus général. En effet, en même temps qu'on nous demande cette prime pour les fonctionnaires du ministère des affaires sociales, on la réclame également pour d'autres fonctionnaires en faveur desquels les arguments visant à l'extension sont également très valables.

Je ne vous étonnerai donc pas en vous disant que ce problème d'ordre général ne peut être traité, comme l'ensemble des questions financières qui se posent au Gouvernement, que dans la mesure où le volume global des crédits pourra être amélioré.

Actuellement, je ne vois pas de possibilité d'extension; mais la question posée reste à l'étude avec celles qui concernent d'autres ministères.

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole ?

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 5.395.000 francs proposée pour le chapitre 31-02.

(L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.)

4e partie. — Matériel et fonctionnement des services.

« Chap. 34-01. — Administration centrale. — Remboursement de frais:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 268.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-02. — Administration centrale. — Matériel:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 500.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-11. — Services du travail et de la main-d'œuvre. — Remboursement de frais:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 3 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-13. — Services du travail et de la main-d'œuvre. — Centre d'études et de recherches sur les conditions d'emploi et de travail des jeunes:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 10.001.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-92. — Achat, entretien et fonctionnement du matériel automobile:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 4.708.000 francs. » — *(Adopté.)*

Mme la présidente. Je donne lecture du chapitre 44-13:

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

4e partie. — Action économique. — Encouragements et interventions.

« Chap. 44-13. — Services du travail et de la main-d'œuvre. — Encouragement aux instituts de sciences et de recherches sociales et aux centres d'éducation ouvrière:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 13 millions de francs. »

M. Louis Dupont a déposé un amendement n° 168 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Louis Dupont.

M. Louis Dupont. Mesdames, messieurs, nous avons déposé cet amendement afin d'obtenir du Gouvernement qu'il précise sa position sur les mesures qu'il a prise pour faire venir en France de nombreux travailleurs de diverses nationalités.

En effet, nous sommes informés de la venue en France de milliers de travailleurs émigrés. M. le rapporteur général le souligne en ces termes dans le tome IV de son rapport:

« L'immigration de la main-d'œuvre italienne a été développée: 4.000 ouvriers qualifiés ont été introduits pendant le premier trimestre 1956, contre 1.300 pendant la même période de 1955. Il semble qu'au cours du deuxième trimestre les arrivées d'ouvriers italiens doivent être aussi nombreuses. »

L'argument essentiel est que cet apport est indispensable pour poursuivre les efforts en faveur de la reconstruction et du logement.

Permettez-moi d'ajouter que cette main-d'œuvre émigrée n'est pas seulement destinée au bâtiment mais aussi à d'autres industries. Nous voyons arriver tous les jours de nouveaux émigrés dans les usines sidérurgiques de l'Est.

Le groupe communiste entend déclarer qu'il se prononce résolument contre la venue en France de milliers de travailleurs émigrés sous le prétexte de la nécessité de remplacer les travailleurs rappelés sous les drapeaux et envoyés en Algérie.

Il considère que l'introduction en France de nouveaux travailleurs étrangers ne répond pas à l'intérêt national et que la seule politique conforme à l'intérêt du pays et de notre patrie, inséparable des intérêts du peuple, est de négocier et de faire la paix en Algérie.

Ainsi nos fils continueront à travailler en France et ne seront pas détournés de leur labeur pacifique.

Notre opposition à cette politique étant affirmée, nous dénonçons en même temps les menées patronales et réactionnaires qui visent à porter atteinte aux droits des travailleurs en opposant les travailleurs français aux émigrés.

De véritables campagnes xénophobes sont orchestrées présentement pour dresser les ouvriers français contre les émigrés, afin de pouvoir porter atteinte aux droits des uns et des autres. Les regrettables et douloureux incidents de Forbach, en Moselle, provoqués par certains articles de presse qui propagent la haine raciste, en sont le témoignage.

La Voix d'Italie, organe officieux du consulat italien à Paris, a affirmé donner son accord pour la venue de travailleurs italiens, à condition que leurs lieux d'hébergement ne soient pas les mêmes que ceux réservés aux travailleurs algériens.

Ainsi, on tente d'opposer travailleurs Algériens et travailleurs Italiens.

A la Solac, lorsque de nouveaux émigrés italiens arrivent, on répand le bruit, dans la cité laborieuse, que les Italiens vont être logés dans les logements nouveaux, tandis que les familles françaises attendent depuis des années, dans la localité, d'être logées. Ainsi on oppose, cette fois, Italiens et Français.

Notre position est claire: nous demandons que les travailleurs émigrés, notamment les travailleurs Nord-Africains actuellement en France, bénéficient des mêmes droits et avantages que les travailleurs Français.

Nous avons toujours lutté et nous continuerons à lutter pour l'union et l'amitié de tous les exploités, quelle que soit leur nationalité. La division du monde du travail ne peut que profiter au patronat exploiteur.

Si nous avons proposé de réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 44-13, c'est pour dire au Gouvernement qu'il est nécessaire de consacrer, à la formation professionnelle de notre jeunesse, plus d'argent qu'à la préparation à la guerre, qu'il convient de faire la paix en Algérie pour que nos jeunes conservent leur place dans les usines et les chantiers en France, qu'il est indispensable d'arrêter l'afflux de nouveaux émigrés et, en même temps, d'imposer l'égalité des salaires ainsi que la rupture des contrats de travail des travailleurs émigrés qui sont déjà dans notre pays. *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale.

M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale. Je réponds simplement à notre collègue que la politique à suivre en Algérie a été définie et adoptée par le Parlement la semaine dernière et que j'aurais mauvaise grace, en tant que secrétaire d'Etat au travail, à revenir sur cette question. Je resterai donc dans le cadre strict de la discussion du budget de fonctionnement.

L'immigration est, en effet, plus importante ces derniers mois qu'elle ne l'était auparavant, mais il ne faut pas exagérer.

Parmi les quelque 8.000 immigrés, beaucoup sont venus uniquement avec des contrats de six mois et, en cette matière, je fais observer à notre collègue que nous ne faisons que suivre une politique qui a été inaugurée il y a des années par un ministre bien connu de lui, mon prédécesseur rue de Grenelle, M. Croizat, qui s'était rendu lui-même en Italie pour négocier la convention sur la base de laquelle se trouvent réglés aujourd'hui les problèmes de l'immigration.

Je suis complètement d'accord avec vous, mon cher collègue, pour qu'il n'y ait à l'intérieur de notre pays aucune distinction entre les travailleurs, quels qu'ils soient, et je suis le premier à réprouver partout, en France comme à l'étranger, toute mesure xénophobe, toute mesure raciale, tout ce qui semble indiquer qu'un travailleur, parce qu'il n'est pas du même pays ou n'a pas la même couleur de peau que d'autres, ne doit pas être traité sur le même plan. Et, par les instructions que nous donnons à ce sujet, nous essayons d'améliorer, en France, le sort des travailleurs étrangers et nord-africains.

La politique sociale du Gouvernement est bien caractérisée dans les efforts que nous faisons pour la construction de centres d'hébergement, de façon que les étrangers et les Nord-Africains puissent connaître, dans notre pays, des conditions de vie meilleures que dans le leur.

Je vous demande, en conséquence, monsieur Dupont, de ne pas maintenir l'amendement.

M. Francis Leenhardt, *rapporteur général.* Madame la présidente, cet amendement ne se rapporte pas au chapitre en discussion.

Il n'est donc pas recevable et je vous demande de ne pas le mettre aux voix.

M. Louis Dupont. Je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 13 millions de francs, proposée pour le chapitre 41-13.

(L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.)

Mme la présidente. Je donne lecture du chapitre 46-12:

6e partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité.

« Chap. 46-12. — Service du travail et de la main-d'œuvre. — Amélioration des conditions de vie des travailleurs nord-africains:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 40.001.000 francs. »

La parole est à M. Marcel Thibaud.

M. Marcel Thibaud. Monsieur le ministre, dans ce budget apparaît une augmentation de crédit de 40 millions de francs affectée au service du travail et de la main-d'œuvre ainsi qu'à l'amélioration des conditions de vie des travailleurs nord-africains.

Je considère que cette augmentation est notoirement insuffisante. Le Gouvernement aurait été bien inspiré en faisant un effort financier plus important pour améliorer sensiblement la situation des travailleurs nord-africains dont personne ne contestera la vie misérable en France. Ils doivent assurer les travaux les plus insalubres, les plus pénibles; il faut ajouter: les plus mal payés. Ils vivent et travaillent dans des conditions scandaleuses, ce qui constitue une odieuse discrimination raciale.

Je citerai l'exemple du département de la Loire, où dix mille Nord-Africains travaillent dans les mines, la métallurgie, le bâtiment. Certains couchent dehors, d'autres dans une seule chambre à quatre ou six et doivent payer deux mille francs par mois et par personne. Ils sont même exploités dans leur sommeil!

Des employeurs logent les ouvriers nord-africains qu'ils occupent dans des baraques en bois dépourvues de toute hygiène. Dans certaines chambres, un roulement a été établi: un Nord-Africain ne peut y rester plus de huit à dix heures, pour être remplacé par son camarade, selon les postes de travail.

A cela viennent s'ajouter les tracasseries policières qui se sont amplifiées au cours de ces derniers mois, sous prétexte de vérifications d'identité: perquisitions, arrestations massives.

Tous les faits que je signale sont réels; ils sont contrôlables; ils se sont produits à Saint-Etienne et dans les deux vallées industrielles du Gier et de l'Ondaine.

Les Nord-Africains sont humiliés dans leur dignité par des mesures inspirées du racisme. Leur santé est fortement compromise par les mauvaises conditions de travail et de logement auxquelles ils sont soumis. Un recensement dans les hôpitaux en donnerait confirmation.

C'est en vue de remédier à une telle situation qu'il faudrait prévoir, dans l'étude du budget de 1957, une augmentation sensible des crédits affectés à l'amélioration des conditions de vie des travailleurs nord-africains. Ces crédits devraient être en rapport avec l'importance de l'œuvre à réaliser. Un tel geste serait interprété favorablement par l'ensemble du pays qui entend conserver l'amitié du peuple algérien.

Il serait préférable de dépenser des centaines de millions pour améliorer le sort des travailleurs nord-africains, plutôt que de les affecter à la guerre en Algérie, guerre contre laquelle le peuple français poursuit l'action, en vue d'un cessez-le-feu et de la paix. *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme Francine Lefebvre.

Mme Francine Lefebvre. Monsieur le secrétaire d'Etat, avant d'intervenir sur la question des travailleurs nord-africains, je voudrais appeler votre attention sur un problème qui aurait dû être évoqué à la ligne précédente, mais c'est une de celles qui sont condamnées par M. le rapporteur général et je lui demande de ne pas écouter. *(Sourires.)*

Il s'agit de la réglementation du chômage pour certaines catégories de travailleurs, en particulier pour les femmes de ménage et les employés de maison. Le problème ne se pose pas dans la région parisienne, mais il existe dans d'autres régions de France.

La législation, en ce domaine, est très restrictive puisque l'indemnité de chômage ne serait accordée que pour une quinzaine de jours à ces personnes, lorsqu'elles remplissent des conditions déjà sévères, non seulement de résidence, mais aussi de durée d'emploi chez les précédents employeurs. Il paraîtrait que mille heures de travail par an seraient nécessaires pour les femmes de ménage et cent cinquante jours pour les gens de maison. En général, monsieur le secrétaire d'Etat, il s'agit de femmes seules.

Je vous demande de donner votre accord à une modification, à un assouplissement de la législation en ce domaine, de façon que l'indemnité de chômage soit accordée dans les mêmes conditions qu'aux autres catégories de travailleurs, c'est-à-dire, non seulement pour une quinzaine de jours, mais jusqu'au moment où les intéressés auront retrouvé un emploi.

Je veux maintenant revenir, moi aussi, sur ce chapitre précis, qui traite de l' « amélioration des conditions de vie des travailleurs nord-africains ». Tout le monde sait que, très souvent, dans les usines, ces nord-africains effectuent le travail le plus dur, aux postes les moins rémunérés parce qu'ils n'ont pas la formation professionnelle nécessaire.

Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de leur ouvrir largement les centres de formation professionnelle pour adultes afin qu'ils puissent obtenir de meilleurs salaires.

Les crédits affectés à la création de nouveaux foyers sont évidemment insuffisants. Il faut multiplier ces foyers où les travailleurs d'Afrique du Nord pourront être logés décemment. Nombreux sont ceux qui viennent me raconter leurs misères. Je n'insiste pas. Vous savez qu'ils sont souvent logés à quatre ou cinq dans des chambres d'hôtel et que, au surplus, ils payent très cher le privilège de vivre dans une telle promiscuité.

Vous savez aussi, mes chers collègues, que ces travailleurs envoient la plus grande partie de leurs salaires à leurs familles demeurées en Algérie et que, de ce fait, les sommes exorbitantes qu'ils consacrent à leur foyer — si j'ose dire — sont prélevées purement et simplement sur le maigre budget qu'ils affectent à leur nourriture.

Je me demande si l'une des meilleures formules ne serait pas d'affecter des crédits à la construction, pour eux, d'habitations à loyer modéré afin qu'ils ne soient plus seuls, déracinés, mais qu'ils puissent vivre avec leurs familles.

Ceux que je connais me l'ont dit: s'ils pouvaient vivre en métropole avec leurs femmes et leurs enfants, ils se sentiraient beaucoup mieux, ils se sentiraient chez eux.

Il n'est pas bon que l'homme soit seul, dit un livre très connu. C'est une vérité de tous les temps et de tous les pays. En permettant aux Nord-Africains de transférer ici leur foyer, on créera les conditions d'une meilleure compréhension entre eux et nous.

Il y a encore une question que je veux rapidement traiter, monsieur le secrétaire d'Etat, c'est celle des contrôleurs de la main-d'œuvre nord-africaine. Elle n'est pas nouvelle.

Vous savez que ces contrôleurs se consacrent avec beaucoup de dévouement à leur tâche mais, malheureusement, leur zèle n'est pas toujours récompensé.

A ce jour, ils n'ont aucune garantie, aucune stabilité d'emploi puisque ce sont des contractuels.

La commission du travail a élaboré un texte dont je suis rapporteur et qui tend à l'intégration de ce personnel dans les cadres des services extérieurs de la main-d'œuvre.

Je sais qu'une telle proposition pose des problèmes, mais ne peut-on pas créer un cadre latéral dans lequel ces contractuels seraient intégrés ?

Je vois certains sourires. Je souhaiterais pouvoir les considérer comme des marques d'approbation.

Je demande simplement à M. le secrétaire d'Etat de nous aider, lorsque le texte dont je parle aura été voté par la commission du travail, à trouver une solution raisonnable, qui ne lèse personne et qui accorde aux contrôleurs de la main-d'œuvre nord-africaine les garanties nécessaires d'emploi qu'ils ont bien méritées.

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 169 présenté par M. Legagneux et tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 46-12.

La parole est à M. Legagneux.

M. Fernand Legagneux. Monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, l'examen du chapitre 46-12 appelle deux observations importantes qui portent d'ailleurs sur le budget en général.

Première observation: l'augmentation du budget d'une année sur l'autre est de l'ordre de 5 p. 100, ce qui est notoirement insuffisant.

Seconde observation, sur laquelle je veux m'arrêter un peu plus longuement: on ne trouve pas trace de ce que l'on envisage de faire pour venir en aide aux chômeurs.

Pourtant, le chômage n'a pas disparu. Selon les chiffres de décembre 1955, il affecte environ 400.000 personnes dont 42.000 seulement sont secourues. Certaines industries sont particulièrement touchées, notamment l'industrie du textile.

De l'avis autorisé de M. Lemaire, de 1950 à 1954, on a relevé 80.000 ouvriers et ouvrières en moins dans cette industrie; en 1955, 34.000 travailleurs en moins. Les prévisions de réduction d'effectif pour 1956-1960 oscillent autour de 35.000 travailleurs.

Les rapports des chambres de commerce ne sont pas moins pessimistes. C'est ainsi que le rapport de la chambre de commerce de Rouen signale qu'à la date du 31 mars 1956 la crise du textile avait entraîné la fermeture de 30 usines affectant au total 3.472 ouvriers. Pour l'ensemble du pays, toujours dans l'industrie textile, les statistiques portent sur 189 usines représentant 13.626 ouvriers.

Au centre Roubaix-Tourcoing, la durée du travail est généralement de trente-deux heures par semaine.

J'ai donné ces quelques exemples pour souligner l'ampleur du problème.

Toutefois, il importe de compléter cette démonstration en ajoutant que les chiffres officiels sont très au-dessous de la vérité, car on exclut des statistiques de nombreux chômeurs appelés par euphémisme « demandeurs d'emploi ». Il en résulte que des milliers de jeunes gens sont sans travail.

Je vais donner un exemple.

En général, dans l'industrie de la confection, on embauche des fillettes de quinze ans qui, lorsqu'elles ont atteint l'âge de dix-huit ans, sont jetées à la rue. On évite ainsi d'augmenter leur salaire, mais elles deviennent chômeuses. Des milliers de jeunes filles sont ainsi vouées au chômage.

On pourrait malheureusement citer de nombreux autres exemples empruntés à d'autres branches de l'industrie, notamment les cuirs et peaux et l'alimentation.

La discussion du collectif m'amène — me réservant de revenir sur cette question — à présenter quelques propositions en faveur des sans travail.

Je voudrais d'abord demander à M. le ministre de créer des fonds de chômage partout où il y a des chômeurs.

Il conviendrait ensuite de relever l'allocation de chômage, nettement insuffisante.

A ce sujet, le groupe communiste propose que l'allocation de chômage soit portée à 75 p. 100 du montant du salaire minimum interprofessionnel garanti.

Nous demandons également le relèvement du plafond des ressources familiales, considérant que le maintien du taux institué présentement exclut de l'inscription au fonds de chômage un grand nombre de sans travail.

Enfin, monsieur le ministre, nous voulons à nouveau attirer votre attention sur le sort des chômeurs et leurs préoccupations pendant la période des vacances. A-t-on prévu pour eux une réduction des tarifs de chemin de fer, s'ils envisagent d'aller, eux aussi, en vacances malgré leurs faibles ressources? A-t-on songé à les dispenser du pointage pendant la durée de leurs congés ?

Telles sont les questions que nous voulions poser au cours de la discussion du collectif. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale.

M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale. Je veux répondre, non pas à toutes les observations qui viennent d'être présentées, mais à certaines d'entre elles qui ont retenu particulièrement mon attention.

S'agissant de toutes les autres, je ne demande pas mieux, dans la mesure où cela sera possible, d'accentuer l'œuvre sociale entreprise par le Gouvernement.

Mme Francine Lefebvre m'a posé une question précise sur le chômage des domestiques, c'est-à-dire des femmes de ménage et des gens de maison.

Il n'y a pas de distinction, dans la législation, entre les différentes catégories de travailleurs. Les mêmes règles sont appliquées à tous, donc aux domestiques. Mais ceux-ci éprouvent sans conteste des difficultés pour obtenir satisfaction. En effet, dans cette profession, il n'y a pas de chômage. On ne cesse, au contraire, de recevoir des demandes d'emplois qui sont immédiatement satisfaites.

Si vous connaissez des cas particuliers, je vous demande, madame Francine Lefebvre, de bien vouloir me les signaler afin que je puisse en informer les directeurs départementaux du travail et de la main-d'œuvre.

Mme Francine Lefebvre. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale. Sur le problème, beaucoup plus important, des Nord-Africains, dont vous avez parlé ainsi que M. Thibaud, je vous citerai simplement quelques chiffres.

Il y a trois ans, 140 millions de francs seulement étaient inscrits au budget pour la construction de centres d'hébergement. Il y a deux ans, ce chiffre a été porté à 180 millions et, cette année, il est de 240 millions.

L'effort accompli est donc important. Il sera encore accru puisque les services du ministère pourront maintenant augmenter le rendement des crédits mis à leur disposition grâce à des prêts consentis par les organismes financiers.

On a parlé aussi des conditions d'hébergement des Nord-Africains.

Nos inspecteurs du travail surveillent de près les conditions de logement des Nord-Africains, et chez les employeurs, qui en abritent près de 50 p. 100, et dans les centres d'associations privées, et dans ceux qui sont gérés directement par le ministère du travail.

Grâce à une liaison qui s'établit entre les différents ministères qui ont à s'occuper de la main-d'œuvre nord-africaine, l'effort va être sous peu considérable.

Je suis entièrement d'accord, par ailleurs, pour que ceux qui sont accompagnés de leur famille puissent être logés dans les habitations à loyer modéré et dans les centres d'habitation. Je préfère cette intégration à la politique actuelle qui aboutit à l'isolement des Nord-Africains et à la reconstitution, dans Paris par exemple, de leurs douars d'origine. Quand des Nord-Africains viennent en métropole avec leurs familles, c'est qu'ils désirent s'assimiler au reste de la population française. On doit donc tout faire pour les intégrer, je le répète, au milieu français métropolitain où ils se trouvent et éviter toute distinction.

Quant aux centres d'hébergement, ils sont, vous le savez, réservés aux célibataires.

Je reprends maintenant les observations qui ont été formulées sur la formation professionnelle accélérée.

Nombreux sont les centres où il y a une majorité de Nord-Africains, notamment — d'après les indications qui me sont données — à Paris et dans le département de la Seine.

Un centre spécial a été créé récemment à Marseille en vue d'opérer un tri, une sélection et un dégrossissage. Il a donné d'excellents résultats et l'on peut parler de promotion ouvrière dans de nombreuses entreprises où un nombre non négligeable de Nord-Africains spécialisés ont été embauchés. Dans l'industrie automobile, par exemple, les Nord-Africains spécialisés donnent d'excellents résultats.

Voilà des mesures qui ont été prises et qu'il faut développer. C'est dans ces conditions que, dans la métropole, les Nord-Africains pourront être assimilés et intégrés à l'ensemble de la population ouvrière.

La question, par ailleurs, des contrôleurs du travail, doit être étudiée de nouveau. Elle pose des problèmes financiers, voire des problèmes qui touchent à la politique générale du Gouvernement.

Je ne demande pas mieux que d'envisager, si c'est possible, la titularisation de ce personnel ou la création d'un cadre latéral; mais, là encore, je serais malhonnête si je prenais d'ores et déjà un engagement ferme.

S'agissant de l'industrie textile, il ne faut pas confondre les demandes d'emplois avec les chômeurs. Il y a beaucoup de demandes d'emplois parce qu'il y a beaucoup d'ouvriers, d'ouvrières ou d'employés qui veulent changer de profession; mais le chômage est actuellement réduit au minimum. Il existe plutôt un chômage social, qui devrait être réglé dans le cadre des lois d'assistance, qu'un chômage résultant de fermetures d'entreprises.

Il reste qu'il y a quelques chômeurs. Je serais le premier à envisager la possibilité d'augmenter les crédits qui leur sont consacrés. Mais le mieux et l'essentiel, à mon avis, c'est de travailler à leur reclassement. Il y a parmi eux des personnes âgées et des femmes. Je voudrais qu'on réussisse à les reclasser, car on ne peut rester chômeur, quelle que soit l'importance de l'indemnité, pendant des mois ou des années.

Nous avons donné des instructions dans ce sens. Nous voudrions qu'en ce moment où l'on enregistre une certaine pénurie de main-d'œuvre, un effort considérable soit fait pour donner du travail aux travailleurs âgés et aux femmes.

Telles sont les quelques explications que je tenais à apporter à l'Assemblée.

Cela dit, je demande à M. Legagneux de bien vouloir retirer son amendement.

Mme la présidente. Monsieur Legagneux, retirez-vous votre amendement ?

M. Fernand Legagneux. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 169 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 40.001.000 francs, proposés pour le chapitre 46-12.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.*)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

7e partie. — Equipements administratifs et divers.

« Chap. 57-10. — Equipement des services du travail et de la sécurité sociale:

« Dépenses en capital:

« Crédit de payement, augmentation de 135 millions de francs.

« Autorisation de programme, augmentation de 400 millions de francs. » — (*Adopté.*)

Mme la présidente. Je donne lecture du chapitre 66-10:

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXECUTES AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

6e partie. — Equipement culturel et social.

« Chap. 66-10. — Réadaptation et reclassement de la main-d'œuvre:

« Dépenses en capital:

« Autorisation de programme, augmentation de 1.600 millions de francs. »

La parole est à M. Marcel Thibaud.

M. Marcel Thibaud. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais présenter quelques observations sur les crédits prévus pour la réadaptation et le reclassement de la main-d'œuvre.

Dans le rapport de la commission des finances, on souligne que « le budget de 1955 comportait une autorisation de programme et un crédit de 5 milliards de francs en vue de la réadaptation et du reclassement de la main-d'œuvre ».

Sur ces 5 milliards, mis à la disposition de la Caisse des dépôts et consignations chargée d'effectuer le payement de subventions, 200 millions étaient affectés à la réadaptation professionnelle et 100 millions aux transferts de domicile.

Les sommes effectivement ordonnancées au titre de l'exercice 1955 ont été les suivantes: 11.052.902 francs au titre de la réadaptation professionnelle et 201.230 francs au titre des transferts de domicile. Ces chiffres montrent que l'effort a été très réduit dans ce domaine. Ils ne reflètent pas la véritable situation des industries de notre pays.

Le rapport de la commission des finances précise que « la modicité des subventions dont le payement a été effectué en 1955 tient au fait que les textes et instructions fixant les modalités de fonctionnement du fonds de reclassement de la main-d'œuvre ont mis un certain temps à paraître, les derniers portant la date du 24 avril 1955 ».

Cependant, malgré les justifications données par la commission des finances, il faut reconnaître que bien peu a été fait concernant le problème du reclassement et de la réadaptation de la main-d'œuvre.

Ce problème ne date pas d'aujourd'hui.

Depuis plusieurs années, la radiodiffusion, la presse, les discours officiels nous ont entretenus d'une politique de reconversion, d'implantation de nouvelles industries dans les régions où l'industrie existante est particulièrement frappée et où une main-d'œuvre parfois importante est vouée au chômage.

Il semblerait donc que la situation économique ne soit pas inquiétante et que la politique de reconversion, de reclassement et de réadaptation s'accomplisse dans des conditions normales.

Or, monsieur le ministre, vous n'ignorez pas que la situation est tout autre.

Vous savez bien que certaines industries sont plus particulièrement touchées et que des milliers d'ouvrières et d'ouvriers sont réduits chaque jour à la misère sans aucune perspective de reclassement ou de réadaptation.

Je citerai l'exemple de l'industrie textile, qui traverse une grave crise.

Depuis le début de l'année, c'est par dizaines que les entreprises ont été fermées; d'autres ont réduit leur personnel; certaines ont diminué considérablement leur horaire de travail.

D'autre part, la productivité du travail poussée à un rythme toujours accru, l'introduction de machines perfectionnées font que la main-d'œuvre est de plus en plus excédentaire.

A cela s'ajoute la concentration pratiquée par les grands trusts du textile en vue d'augmenter leurs profits déjà scandaleux.

C'est ainsi que les Boussac et Saint-Frères ont absorbé les usines en difficulté qu'ils maintiennent en activité pendant un certain temps pour les fermer ensuite. Ils renforcent leur puissance économique, accroissent leurs profits, éliminent des concurrents et, en même temps, privent de leur emploi des milliers et des milliers de travailleurs qui vont rejoindre l'armée des sans travail.

Dans le textile, cette situation menace de s'aggraver. D'après un rapport établi par les services du ministère de la production industrielle, le nombre des travailleurs du textile doit être réduit de 100.000 d'ici 1960.

Les perspectives sont plutôt sombres pour les travailleurs du textile, d'autant plus qu'un nombre considérable d'ouvriers et d'ouvrières sont difficilement reclassables dans d'autres branches professionnelles, cela pour deux raisons:

En premier lieu, les usines du textile sont souvent les seules dans une localité ou une région déterminée, loin de tout centre industriel important.

En second lieu, le personnel, en prédominance féminin, n'a aucun moyen de se reclasser ou de se readapter dans une autre profession, d'autant plus que, compte tenu de l'accélération des cadences de travail, on embauche difficilement, dans un grand nombre de branches industrielles, des femmes de plus de 35 à 40 ans, considérées comme trop âgées pour suivre la cadence, donc inaptes à satisfaire aux conditions d'emploi exigées.

La situation est donc grave pour le textile, mais on peut la considérer comme désastreuse, dans certaines régions, pour d'autres industries.

Monsieur le ministre, depuis 1950, dans le département de la Loire, on a fermé des puits, des usines de métallurgie, de textile. La fusion des usines de sidérurgie de la Loire en une seule société, la Compagnie des ateliers et forges de la Loire, conduit à la concentration des moyens de production, à la fermeture d'ateliers dits non rentables.

Ces mesures, prises pour obtenir de plus grands profits, se sont faites aux dépens des travailleurs: compressions de personnel, déclassements, transferts de domicile.

Pour calmer l'inquiétude de la population, on a créé, il y a deux ou trois ans, un comité dit d'action pour l'expansion économique de la région stéphanoise, connu sous l'appellation de C. A. R. S.

Ce comité devait s'occuper de la reconversion, de l'implantation de nouvelles industries, de la réadaptation et du reclassement de la main-d'œuvre.

Il fut implanté une seule usine de plastique occupant quinze ouvriers.

Ce comité, qui comprenait des personnalités politiques, n'a fait que créer des illusions. Il a disparu après avoir dépensé inutilement trois millions de francs votés par le conseil général, et la situation demeure aussi alarmante.

Il est indiqué dans le rapport de la commission des finances qu'un effort plus grand va être entrepris et que, pour l'exercice 1956, 50 millions sont déjà engagés au titre de la réadaptation professionnelle.

La question ne sera pas résolue pour autant. Nous considérons que cela ne permettra pas d'assurer le plein emploi de la main-d'œuvre et le développement de l'activité économique et industrielle de notre pays.

Nous serions désireux, monsieur le ministre, que vous nous indiquiez par quoi, jusqu'à ce jour, s'est traduite la politique de reconversion.

Dans quelles régions des usines ont été reconverties ?

Quelles industries nouvelles ont été implantées ? Quel est le nombre d'ouvriers et d'ouvrières réadaptés et reclassés ? (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Rose Guérin.

Mme Rose Guérin. Monsieur le ministre, j'ai seulement deux questions à poser au sujet des travailleurs adultes stagiaires des centres de réadaptation professionnelle et qui reçoivent disons un salaire du ministère du travail.

Envisagez-vous de relever cette allocation qui est actuellement insuffisante ?

Deuxièmement et surtout, est-ce que la circulaire qui doit leur appliquer le régime des trois semaines de congé payé va bientôt paraître ?

Les travailleurs qui sortent de ces centres ne reçoivent pas une indemnité correspondant à ces trois semaines de congé payé alors qu'il en ont absolument besoin et que la promesse de leur accorder le bénéfice des trois semaines de congé payé, comme aux autres travailleurs, leur aurait été faite.

Mme la présidente. M. Adrien Renard a déposé un amendement tendant à une réduction indicative de 1.000 francs.

M. Marcel Thibaud. Cet amendement a déjà été défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale.

M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale. Je réponds à Mme Guérin que la rémunération des stagiaires travaillant dans les centres de formation professionnelle est

fixée d'après le salaire minimum interprofessionnel garanti, plus 25 p. 100. C'est dire que son taux varie avec celui du salaire minimum interprofessionnel.

Je ne me refuse pas à envisager la situation de ces personnes qui ne peuvent cependant être considérées comme des travailleurs au point de vue des congés payés puisqu'il s'agit de stagiaires.

Le problème est, je crois, tout différent. Néanmoins, si vous voulez, madame Guérin, me faire part d'observations plus précises, je les examinerai avec les services intéressés de la direction du travail et de la main-d'œuvre.

Mme Rose Guérin. C'est entendu, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale. J'en viens maintenant au problème beaucoup plus vaste soulevé par M. Thibaud, celui de la reconversion économique et sociale. Ainsi qu'il l'a dit lui-même, les textes en la matière sont récents puisqu'ils remontent au début de 1955. Des études de base très profondes ont dû être faites, des avis très nombreux ont dû être demandés, ce qui a entraîné quelque retard.

Mais aujourd'hui — et c'est ce qui nous intéresse — le rythme d'examen des demandes s'est amélioré et, de ce fait, le rythme de l'attribution des crédits s'accélère très sensiblement.

Vous avez fait allusion, monsieur Thibaud, notamment, à l'industrie textile. Déjà un de vos collègues avait traité ce problème. Je dois dire que, d'une façon générale, on a enregistré une amélioration — et c'est heureux — au cours de ces six derniers mois.

Il y a lieu de s'en réjouir, car notre industrie textile était dans une situation extrêmement grave, tant pour les entreprises que pour les nombreux salariés qui en vivent.

On note donc, présentement, une amélioration. A l'heure actuelle on arrive à réemployer plus facilement la main-d'œuvre licenciée, et ce, d'une façon générale, dans la région où elle était employée avant son licenciement c'est-à-dire sans l'obliger à des transferts toujours gênants, notamment lorsqu'il s'agit de travailleurs mariés et chargés de famille.

Les inspecteurs du travail veillent — nous le leur avons signifié à différentes reprises et nous le redirons encore lors de la réunion des inspecteurs divisionnaires qui doit se tenir dans quelques jours — à ce que le point de vue social ne soit pas oublié dans l'examen des différentes mesures demandées par les entreprises, notamment dans l'élaboration des mesures résultant de la reconversion économique et sociale.

Il importe de ne pas se tenir sur le plan strictement économique, mais de considérer aussi l'aspect social du problème. C'est dans ce sens que des instructions précises ont été données aux inspecteurs du travail.

J'ajoute, pour ne pas dissimuler la difficulté, que le problème de l'industrie textile est beaucoup plus vaste et qu'il déborde le plan national, du fait que, à l'heure actuelle, de nombreuses industries textiles s'établissent dans des pays qui, autrefois, étaient nos clients et qui, aujourd'hui, deviennent nos concurrents.

Le problème est donc beaucoup plus délicat et important qu'il ne l'était jusqu'à présent. Cette situation nouvelle appelle un effort de réadaptation et de modernisation totale de toute l'industrie textile de façon à lui permettre de lutter efficacement avec les autres pays.

Mme la présidente. L'amendement de M. Renard est-il maintenu ?

M. Marcel Thibaud. Je prends acte des déclarations de M. le ministre et je retire l'amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 83 de M. Renard est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 1.600 millions de francs pour l'autorisation de programme, proposée pour le chapitre 66-10.

L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.)

Mme la présidente. L'Assemblée a terminé l'examen des crédits du ministère du travail et de la sécurité sociale.

Nous abordons maintenant la discussion des chapitres de l'état A concernant le ministère des travaux publics, des transports et du tourisme.

Travaux publics, transports et tourisme.

ETAT A

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1re partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales :

« Dépenses ordinaires, augmentation de 1.747.000 francs. »

Sur ce chapitre, la parole est à M. François-Benard.

M. François-Benard. Monsieur le secrétaire d'Etat, chaque année, lors de la discussion du budget du ministère des travaux publics, nous avons à nous entretenir, dans cette Assemblée, de la situation de la régie autonome des transports parisiens.

Nous avons été surpris de constater que, dans ce collectif, vous ne demandiez aucun crédit pour la R. A. T. P.

C'est pourquoi la commission des finances a demandé à la sous-commission des entreprises nationalisées d'étudier la situation de cette société.

Je vais me permettre de vous rappeler quelques chiffres pour que nous puissions mesurer la gravité de cette situation.

De 1949 à 1952, la R. A. T. P. avait connu une situation financière équilibrée. Depuis 1953, le déficit ne cesse d'augmenter : en 1953, 979 millions de francs ; en 1954, 2.429 millions ; en 1955, 5.315 millions et, pour 1956, les prévisions sont de 11.415 millions.

Il faut ajouter que, dans ce même temps, et selon la loi, les participations financières de l'Etat et des collectivités locales, pour pallier les insuffisances de recettes résultant de l'octroi de facilités de circulation, se sont élevées à 23 milliards de francs, ce qui est notoirement insuffisant.

La trésorerie se trouve épuisée par ces déficits et ses obligations et ne permet plus de faire face aux besoins journaliers.

La R. A. T. P. doit à l'Etat 5 milliards d'impôts remontant aux années précédentes. Un emprunt a été détourné de son affectation. C'est celui qui concernait le renouvellement du matériel. Il s'élevait à 3 milliards de francs.

Enfin, dès cette année, vous avez attribué à la régie la totalité des ressources par voie d'emprunts accordés par les collectivités, soit 6 milliards, afin de lui permettre de vivre jusqu'au mois de juillet.

Vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, dans une déclaration que vous faisiez le 17 avril au Conseil de la République, vous indiquiez — je me permet de vous citer — que « toutes les habiletés et tous les exercices de gymnastique étant épuisés, la régie autonome se trouvera en état de cessation de payements dans le courant de juillet, au plus tard à la fin de juillet ». Je crois que la date prévue était le 12 juillet.

Nous sommes très inquiets de cette situation et voudrions savoir les mesures que vous comptez prendre.

Des informations parues dans les journaux nous ont indiqué que vous aviez l'intention de recourir à des avances de trésorerie. Nous aimerions savoir ce que vous entendez par ce terme et sur quelles bases juridiques et légales vous entendez vous appuyer pour consentir ces avances de trésorerie.

Ne serait-il pas plus simple de demander au Parlement, dans un collectif, les crédits nécessaires plutôt que de vouloir faire régulariser par la suite les crédits qui seront ainsi mis à la disposition de cette société ?

Vous nous avez dit aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'une réforme plus profonde était absolument nécessaire. Or, jusqu'à présent, cette réforme est enveloppée d'un voile que l'Assemblée aimerait bien voir se lever afin de savoir comment la gestion administrative de cette société pourra être régularisée.

En effet, dans les divers plans d'investissements qui nous ont été soumis, un programme d'amélioration avait été prévu. Il n'a pu lui aussi être financé et, partant, réalisé pour les raisons que j'indiquais il y a un instant.

Il est certain que les embarras de circulation que connaît actuellement la région parisienne, sont dûs, pour une bonne part, en particulier, au manque de modernisation du réseau souterrain, au fait que la régie n'a pu effectuer les travaux qu'elle comptait entreprendre pour faciliter l'accès du métropolitain.

Ces questions ont beaucoup préoccupé la sous-commission des entreprises nationalisées et la commission des finances. C'est pourquoi, j'ai été chargé, monsieur le ministre, d'insister tout particulièrement auprès de vous afin que vous puissiez donner à l'Assemblée toutes indications susceptibles d'apaiser nos craintes.

Mme la présidente. La parole est à M. Dumortier, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Mes chers collègues, la commission des moyens de communication et du tourisme, saisie pour avis, m'a chargé de présenter un certain nombre d'observations sur ce collectif.

C'est avec le maximum d'objectivité et d'attention que votre commission a procédé à son examen. Elle a été soucieuse non seulement de savoir si l'entretien des divers moyens de communication pourrait être assuré, mais si, dans le cadre de l'expansion économique générale que M. le rapporteur général de la commission des finances présentait si justement comme indispensable, leur amélioration et leur perfectionnement pourraient être au niveau de cette expansion.

Je dois souligner que lors des séances consacrées à l'étude de ce collectif — à l'exception, peut-être par un nuancement, du jugement porté sur l'article 12 — aucune observation n'a été présentée mettant en désaccord notre commission et celle des finances.

J'ai constaté d'ailleurs, en étudiant le rapport déposé pour avis par mon distingué prédécesseur, M. Sibué, devant cette Assemblée, le 4 décembre 1954, que celui-ci déclarait déjà: « ...réserve faite notamment sur certaines interprétations qu'a données M. Benard à propos de la coordination des transports ».

Comme M. Sibué d'ailleurs, j'ai été chargé par la commission de regretter que des problèmes aussi importants que ceux des transports et du tourisme n'aient pas fait l'objet d'études particulières.

Un grand débat public devrait trouver sa place dans l'ordre du jour de l'Assemblée, débat dans lequel la coordination du rail, de la route, des voies navigables et, demain, des transports aériens serait posée. Monsieur le secrétaire d'Etat, nous espérons que vous aurez à cœur d'inspirer un esprit nouveau à cet égard et que vous provoquerez vous-même ce grand débat.

Il se peut, en effet, que l'arme fiscale soit efficace pour faciliter la coordination, mais il n'en est pas moins regrettable de voir celle-ci introduite par le seul biais de la fiscalité.

L'analyse du budget a été faite par M. le rapporteur général de la commission des finances. L'augmentation globale est de 20.150 millions de francs environ sur 1955.

Nous constatons que le Gouvernement demande un nombre important de créations d'emplois au titre du fonds d'investissement routier. Ce dernier a reçu en 1955 25.665 millions de francs de crédits de payement contre 21 milliards prévus et 40.740 millions de francs d'autorisations de programme contre 23 milliards prévus.

Nous nous félicitons de ces relèvements et, en particulier, de celui des crédits de payement. La forte augmentation des crédits d'autorisation de programme peut présenter l'inconvénient de lier l'actuelle Assemblée et l'actuel ministère aux décisions prises par nos prédécesseurs, sans que ceux-ci aient eu à financer les crédits de payement correspondants.

Un nouveau crédit de 17.000 millions de francs est demandé pour ajuster les indemnités compensatrices des réductions de tarifs imposées à la Société nationale des chemins de fer français. Cela me conduit, d'ailleurs, monsieur le secrétaire d'Etat, à la demande unanime de la commission, à souligner nos craintes concernant d'éventuelles fermetures de petites lignes.

Celles-ci constituent le réseau affluent dont il est question à l'article 13 du projet n° 880 de la précédente législature, réseau correspondant, à peu de chose près, aux 17.000 kilomètres de lignes construites en vertu de la loi du 17 juillet 1879, dans le cadre du plan Freycinet.

A cette époque déjà, certains critères avaient été retenus pour l'inscription et le classement de ces lignes à ce plan. Celles-ci avaient pour objet d'établir des liaisons plus directes entre deux parties du réseau d'une certaine étendue, de rattacher les centres de quelque importance avec le système général des voies ferrées, de faciliter enfin les relations dans un intérêt militaire, politique, économique ou administratif.

M. Virgile Barel. Même international.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Non seulement ces critères sont encore valables, mais nous pouvons indiquer qu'alors que la décentralisation de l'industrie, le développement économique des régions pauvres, la reconversion de l'économie des régions à rendements agricoles insuffisants sont à l'ordre du jour et que, demain, le législateur va devoir se pencher sur des projets relatifs à des implantations d'industries dans des zones critiques — je lisais ce matin l'intervention de M. le ministre Ramadier en Bretagne — il pourrait paraître étrange qu'en même temps, en supprimant les petites lignes qui desservent ces régions, on fasse entrer celles-ci dans un état de narcose.

Le seul argument employé pour défendre la thèse des fermetures est celui de l'économie. M. de Tinguy du Pouët, président de la sous-commission des industries nationalisées, a déjà traité cette question et a conclu au maintien de ces petites lignes.

Je veux, pour ma part, au nom de la commission des moyens de communication, insister sur la modicité de l'économie à recueillir de leur fermeture.

En juillet 1952, l'un de vos prédécesseurs, monsieur le secrétaire d'Etat, avait demandé à la S. N. C. F. de réaliser des économies de l'ordre de 25 milliards. Pour réaliser ce plan d'économies, il fermait définitivement au trafic 5.200 kilomètres de lignes, supprimait les services voyageurs omnibus sur 7.000 autres kilomètres. Or, l'économie prévue, évaluée à 4 milliards en 1952, ne représentait que 0,7 p. 100 des dépenses d'exploitation de la S. N. C. F.

Un gain aussi faible ne peut absolument pas justifier le trouble grave qui résulterait pour le pays de la fermeture de ces lignes. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

Nous pensons, au contraire, que c'est par un assouplissement de l'exploitation, par une modernisation du matériel de traction que peuvent être diminués les frais d'exploitation.

D'autre part, le chemin de fer est un service public. Il est le seul moyen de transport des régions déshéritées. Je vous le disais au début de mon propos, le supprimer, c'est faire mourir certaines régions.

Vos prédécesseurs, monsieur le secrétaire d'Etat, nous avaient promis de saisir notre commission d'un bilan établi ligne par ligne pour toutes celles qui seraient menacées de fermeture.

Nous aimons à croire, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous aurez à cœur de tenir la parole donnée par vos prédécesseurs.

Si, d'ailleurs, nous pensons que la suppression de certaines lignes serait beaucoup plus nuisible qu'utile sur le plan national, nous pensons aussi que la création de certaines autres lignes rentables pourrait, en augmentant le trafic de la S. N. C. F., contribuer beaucoup plus efficacement à diminuer son déficit.

C'est ainsi que je signalais à la commission des transports qu'une ville de l'importance de celle de Berck n'est pas desservie par la S. N. C. F. Une ligne d'intérêt local assurait autrefois le trafic entre Rang-du-Fliers et Berck. Cette ligne, n'étant pas à voie normale, et nécessitant un transbordement, n'était plus viable après la fermeture de l'autre partie du tronçon Aire-sur-la-Lys—Rang-du-Fliers. Le ballast de l'ancienne voie existe. Il y a douze kilomètres de lignes à construire. En 1950, 113.000 voyageurs prenaient le départ à Berck-Plage, 34.000 à Berck-Ville. Avant guerre, 50.000 tonnes de marchandises étaient déposées à Berck-Plage et Berck-Ville. La nécessité du transbordement amène de plus en plus et, en particulier pour le charbon, les transporteurs à se faire livrer directement en gare de Rang-du-Fliers.

La ville de Berck, d'autre part, célèbre dans le monde entier pour les soins remarquables qu'y reçoivent, sous un climat exceptionnellement favorable, les malades atteints de tuberculose osseuse, fait l'objet, durant toute la saison et hors saison, de visites que les familles des allongés viennent leur rendre. Combien, parce qu'il faut changer à Rang-du-Fliers et mettre parfois presque plus de temps pour aller de Rang-du-Fliers à Berck que de Paris à Rang-du-Fliers, doivent renoncer à une visite près d'un être cher. De plus, la nécessité du transbordement rend plus difficile l'arrivée ou le départ d'un malade souvent astreint à l'immobilité.

Il s'agit là d'un cas type — et c'est pourquoi la commission unanime m'a autorisé à le citer dans mon rapport — d'une liaison qui doit être rentable et doit favoriser l'essor et l'économie d'un centre important et finalement, sur le plan de l'humain, atténuer quelques souffrances, favoriser un contact plus étroit entre les malades et leur famille, créer enfin un vrai service public. Je me permettrai d'ailleurs, à titre personnel, d'intervenir sur le chapitre correspondant.

La commission, monsieur le secrétaire d'Etat, s'est félicitée de l'augmentation de près d'un milliard de francs du chapitre 35-21 relatif aux routes et ponts. Cette augmentation, ajoutée au correctif de 20 p. 100 de l'an dernier, atténue un peu les conséquences du regrettable budget routier de 1954.

Mais la commission sait aussi combien, par rapport aux besoins, cette somme est insuffisante. Il ne faut pas oublier qu'entre 1950 et 1955 le trafic a plus que doublé. Rien que pour l'entretien, en admettant par kilomètre de route nationale un crédit moyen de 400.000 francs, les 80.000 kilomètres du réseau de l'Etat nécessiteraient 32 milliards.

J'attire enfin votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, sur la nécessité d'établir les programmes routiers longtemps à l'avance, leur exécution devant se poursuivre sans interruption. C'est là une condition de la qualité des travaux et de la diminution de leur coût.

Au sujet des autoroutes, nous ne saurions accepter l'utilisation systématique des crédits du fonds d'investissement routier pour leur réalisation.

Nous nous étonnons, par ailleurs, qu'aucune mesure n'ait été prévue au collectif pour le classement, même échelonné, en catégorie B, des agents de travaux et des conducteurs de chantiers des ponts et chaussées. C'est pourquoi nous avons décidé de déposer un amendement tendant à ce reclassement.

Pour les voies navigables, nous avons enregistré l'intention du Gouvernement de faire figurer l'achèvement du canal du Nord dans le troisième plan de modernisation et d'équipement qui entrera en application le 1er janvier 1957.

Là encore, d'importants travaux sont nécessaires pour mettre ceux de nos canaux qui représentent des artères vitales pour notre pays, en état de recevoir des péniches modernes et de se relier efficacement aux canaux européens.

La Belgique prévoit, à partir de 1957, un plan de sept ans qui portera à 1.350 tonnes les grandes liaisons Nord-Sud et Ouest-Est. En Allemagne, un plan qui doit être achevé en 1960 comprend huit opérations de l'importance de celle du canal du Nord. Il comporte les canalisations du Main jusqu'à Bamberg, du Neckar au delà de Stuttgart, de l'Elbe, la canalisation à 1.000 tonnes de la Moyenne Weser, la régularisation du Danube jusqu'à Regensburg, etc. Je ne cite là que les réalisations les plus importantes.

Chacune de ces opérations est comparable, en importance — ainsi que je l'ai dit — au seul achèvement du canal du Nord et cependant, monsieur le secrétaire d'Etat, la navigation intérieure française ne cesse d'accroître son tonnage transporté. Celui-ci a évolué de la façon suivante: 51 millions de tonnes en 1953; 53 millions de tonnes en 1954; 58 millions de tonnes en 1955. La part des transports fluviaux, dans l'ensemble des transports français, est passée de 13 à 15 p. 100.

Mais hélas! ces chiffres sont des chiffres plafonds. L'infrastructure de notre réseau ne permet plus un futur accroissement. Le deuxième plan de modernisation et d'équipement avait prévu 26 milliards de crédits de 1954 à 1957. Quatre milliards et demi seulement ont été versés en 1954 et 1955 au lieu de 13 milliards. Mais ce qui est plus grave encore, c'est que, avec cet argent, au lieu de réaliser les opérations de modernisation, on a achevé d'anciens travaux qui auraient dû normalement relever de l'entretien courant. Pratiquement, seule la liaison Lille-Dunkerque, bien qu'inachevée, est moderne.

Vous vous êtes félicité, monsieur le secrétaire d'Etat, d'avoir maintenu une augmentation de 500 millions de francs de crédits au lieu de 450 millions pour les travaux d'entretien et d'avoir obtenu un accroissement de 3 milliards de francs pour le budget de modernisation. Nous ne pouvons que vous en remercier, mais nous avons tenu à vous dire combien nous attachons d'importance au problème de nos voies navigables.

Nous regrettons, sur un autre plan, l'absence explicite sinon implicite du tourisme dans ce budget.

Les évaluations, dans la mesure où il peut y avoir en un tel domaine évaluation, n'assurent-elles pas qu'il provoque un apport en devises fortes d'une centaine de milliards de francs par an ? Le tourisme constitue une activité comparable à celle d'un important établissement commercial qui doit chercher constamment de nouveaux marchés. Quelles sont, monsieur le ministre, vos intentions pour l'harmonisation de la propagande à l'étranger ?

Enfin, certains de nos collègues ont souligné tout l'intérêt qu'ils apportaient à voir encourager efficacement le tourisme populaire.

Nous savons combien sont grandes vos difficultés et celles du Gouvernement. Soyez persuadé qu'à travers les observations que nous avons pu présenter, c'est la sincère volonté de vous aider dans votre tâche qui nous a guidés.

Nous espérons qu'une heureuse évolution des événements d'Afrique du Nord permettra au Gouvernement sinon de pouvoir, dans le prochain exercice, ajuster les crédits aux besoins, tout au moins de réduire la distance encore trop grande qui sépare les uns et les autres.

C'est parce que nous avons conscience de l'extrême importance, dans la vie nationale du pays, du perfectionnement sans cesse accru de tous nos moyens de transports et de leur coordination, que notre commission sera toujours heureuse de vous apporter son concours pour l'étude des projets que vous voudrez bien lui soumettre. Elle espère que, sous votre direction, une politique d'intime collaboration s'établira entre elle-même et les grands services de votre ministère. (*Applaudissements.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Marcel Noël.

M. Marcel Noël. Mesdames, messieurs, les observations que je désire présenter n'ont pas pour objet les crédits affectés au chapitre 31-01 mais, étant donné que les mesures financières auxquelles je désire faire allusion ne figurent à aucun chapitre, j'ai estimé utile d'intervenir en ce moment et je m'en excuse.

Il s'agit de la situation de la trésorerie de la caisse autonome mutuelle de retraites.

Depuis 1950, notre groupe et la commission de moyens de communication unanime se sont particulièrement préoccupés de la situation de cette caisse et, pour assurer sa pérennité, ont présenté et voté des textes qui, s'ils avaient été appliqués, auraient garanti sa situation financière, assuré la péréquation équitable des pensions de ses ressortissants et permis une réalisation sociale appréciable et indispensable en faveur des personnels des transports routiers.

Mais au lieu de respecter et d'appliquer la loi du 19 août 1950, les gouvernements qui se sont succédé ont préféré utiliser les pouvoirs spéciaux pour imposer, par décrets, des dispositions qui asphyxient littéralement la caisse autonome mutuelle de retraites.

C'est ainsi que, contrairement à toutes les affirmations faites à l'Assemblée par les auteurs de ces décrets, la caisse subit actuellement une insuffisance de trésorerie qui ira forcément en s'accentuant, si l'on tient compte que les mesures prises ont mis fin à tout recrutement de nouveaux affiliés cotisants depuis le 1er octobre 1954.

Cette situation lamentable a été signalée à l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics par une note qui lui a été remise directement par le président de la caisse dès les premiers mois de 1956.

D'autre part, à la réunion du 13 mars du conseil d'administration de la caisse, où siégeaient les représentants des ministères du travail, des travaux publics et des finances, on a souligné que cette insuffisance de trésorerie était estimée à 947 millions pour l'année 1956.

Signalons que la péréquation des pensions n'est pas encore réalisée en totalité, puisque leur revision, effectuée en application du décret du 23 novembre 1955, s'arrête au 31 décembre 1953.

Par ailleurs, il n'a pas été possible de chiffrer à combien s'élèveraient les charges nouvelles résultant de l'application du décret du 20 mai 1955, dont les dispositions viennent renforcer celles du décret du 14 septembre 1954 et les textes subséquents, en tenant compte des majorations de traitements intervenues pour fixer les nouveaux coefficients de majoration de pension.

Il importe que ces dispositions soient appliquées dans le plus bref délai, ce qui, de toute évidence, portera de 947 millions à 1.500 millions l'insuffisance de trésorerie annoncée.

En soulignant qu'une telle situation existe malgré les votes de la commission des moyens de communication et du tourisme et de la commission du travail et de la sécurité sociale de l'Assemblée nationale et que seuls les gouvernements qui se sont succédé depuis 1950 en sont responsables; en considérant que rien n'est prévu pour garantir le payement de ce qui est légalement dû à ces retraités, je crains très sincèrement qu'un nouveau mauvais coup soit porté contre la caisse autonome des retraites et c'est la raison pour laquelle je demande à M. le ministre pourquoi rien n'a été prévu pour remédier à cette situation et ce qu'il compte faire pour y pallier rapidement.

Mme la présidente. La parole est à M. Barel.

M. Virgile Barel. Monsieur le ministre, M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de transport et du tourisme vient de vous signaler que plusieurs commissaires ont souligné l'intérêt que présente le développement du tourisme populaire.

Je viens, à mon tour, attirer votre attention sur ce sujet et vous parler des associations qui s'occupent de tourisme populaire.

Après la Libération, le budget des travaux publics, des transports et du tourisme comportait une subvention annuelle de 19 millions en faveur des associations de tourisme populaire. Malgré l'augmentation du prix de la vie et celle du prix des transports, ce crédit n'est plus, dans le dernier budget, que de 12 millions environ. Il y a là, à notre avis, une erreur.

Les organisations de tourisme populaire rendent des services importants aux personnes, généralement de situation modeste, désireuses de s'assurer des déplacements et des séjours dans les conditions les moins onéreuses possibles. Aussi faut-il encourager, sous bénéfice de contrôle d'ailleurs, les associations visées.

A notre avis, l'aide de l'Etat est d'autant plus à souhaiter que nous venons de porter à trois semaines la durée des congés payés. Cette aide, nous demandons que le secrétaire d'Etat chargé du tourisme puisse la porter à 30 millions de francs.

Nous insistons auprès de lui comme auprès de sa direction générale du tourisme, pour que, dès cette année, proportionnellement aux résultats qui ont été obtenus, les associations de tourisme populaire reçoivent une plus importante aide financière de l'Etat.

Dans le même ordre d'idées et toujours avec le souci de favoriser les vacances des travailleurs, nous soulignons le tort porté aux associations de tourisme populaire par les décrets-lois du 30 avril 1955 qui les considèrent, au point de vue fiscal, au même titre que les entrepreneurs de spectacle et les exploitants d'appareils automatiques.

Nous demandons à M. le secrétaire d'Etat au tourisme d'envisager d'exclure du champ d'application de la taxe locale de 8,50 p. 100 et de l'impôt sur les spectacles, les services rendus sans buts lucratifs par les associations de tourisme populaire. (*Applaudissements à l'extrême gauche*).

Mme la présidente. La parole est à M. Privat.

M. Albert Privat. La R. A. T. P. n'a pas payé ses impôts, y compris celui sur le chiffre d'affaires, depuis trois ou quatre ans.

Elle a obtenu bien entendu sans difficultés de longs délais pour le payement de sommes qui s'élèvent à quatre ou cinq milliards de francs.

Il existe donc deux poids et deux mesures puisque lorsque de petits commerçants, des artisans ou même de petits industriels demandent des délais au percepteur, il leur est répondu par une saisie-vente.

Je demande à M. le secrétaire d'Etat au budget de donner des instructions précises pour que certains percepteurs se montrent plus humains. Je fais particulièrement allusion à un des cas les plus typiques, au percepteur de Vitry qui fait preuve d'une haine inconcevable à l'égard des petits artisans et commerçants.

Mme la présidente. La parole est à Mme Lefebvre.

Mme Francine Lefebvre. Monsieur le ministre, je voudrais dès maintenant appeler votre attention sur un amendement que j'ai déposé avec mes collègues Gabelle, Cayeux et qui sera appelé au cours de la discussion des articles additionnels. En effet, il semble que l'efficacité de mon action demande que, dès à présent, les personnes qualifiées en matière financière l'examinent, afin que je ne me heurte pas à un article-guillotine au moment où il sera soumis à l'Assemblée.

Il s'agit d'un problème que l'Assemblée connaît bien puisque je l'en ai maintes fois entretenue, celui de la réduction pour congé payé de 30 p. 100 sur la S. N. C. F. en faveur des conjoints de vieux travailleurs salariés.

Monsieur le ministre, vous savez que lorsque nous avons élaboré cette loi nous pensions que les conjoints en bénéficieraient automatiquement. Mais est intervenue par la suite une interprétation restrictive des services des finances qui à mon avis ne répond pas à l'esprit du texte.

Il était dit en effet que tous les « bénéficiaires » d'un titre, rente ou pension de la sécurité sociale auraient droit à cette réduction de 30 p. 100. Pour nous, le conjoint qui perçoit la majoration de l'allocation aux vieux travailleurs était automatiquement inclus parmi les bénéficiaires. Or, on a décidé que seraient seuls bénéficiaires les « titulaires » du titre.

Alors, que voyons-nous, monsieur le ministre ? La conjointe, tant que son mari est vivant — ce qui est heureux pour elle — ne bénéficie pas de la réduction de 30 p. 100 parce qu'elle n'est pas titulaire du titre. Mais le jour où son mari disparaît, elle devient titulaire de la pension de réversion et a droit, alors, à la réduction.

Avouez que tout cela est tout à fait anormal. Pourquoi ne pas accorder le bénéfice de la réduction à la fois aux deux conjoints, pour qu'ils puissent bénéficier pour un voyage annuel de cette réduction de tarif ? L'augmentation du nombre des voyages qui répondrait à l'adoption de cette mesure suffirait à prouver qu'elle ne serait nullement coûteuse.

Monsieur le ministre, j'espère rencontrer votre bienveillante compréhension lorsque l'article additionnel sera soumis au vote de l'Assemblée et surtout à l'attention de M. le ministre des finances, grand juge souverain en la matière.

M. Auguste Pinton, *secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.* Je vous répondrai à ce moment-là, madame Lefebvre.

Mme Francine Lefebvre. Je souhaite que le temps qui vous est accordé pour la réflexion facilite l'adoption de mes propositions.

Je désire intervenir maintenant sur un autre point qui est peut-être soulevé pour la première fois. Il s'agit des jeunes.

Vous savez que les jeunes ont droit maintenant au billet collectif avec 50 p. 100 de réduction. Mais certains jeunes partent individuellement jusqu'à la frontière pour faire un voyage à l'étranger organisé sur le plan national. Ne pourrait-on pas les regrouper dans les différentes régions, afin que, du moment que le voyage a un but collectif, celui de rencontres culturelles internationales avec des jeunes d'autres peuples pour mieux se connaître et mieux se comprendre et, par ce moyen, établir la paix dans le monde, ils puissent eux aussi, bénéficier de la réduction qui est accordée à ceux qui partent en groupe ?

Mme la présidente. La parole est à M. Darou.

M. Marcel Darou. Monsieur le ministre, je voudrais, à l'occasion du collectif relatif aux crédits du ministère des travaux publics, attirer très brièvement votre attention sur trois questions.

La première se rattache aux décisions qui viennent d'être prises à propos de la canalisation de la Moselle.

Certes, nous comprenons très bien, dans notre région du Nord, que le canal de la Moselle doive ultérieurement faciliter la création d'un grand combinat industriel au cœur même de l'Europe avec les bassins métallurgiques de l'Est et les bassins houillers de la Ruhr et de la Sarre, mais nous ne voudrions point que cette réalisation portât préjudice à la région du Nord en général et au port de Dunkerque en particulier.

A quoi, en effet, aurait-il servi de consacrer depuis la libération des milliards à la reconstruction de ce port, détruit presque entièrement pendant la guerre ?

Les travaux exécutés depuis 1945 lui ont permis de reprendre une place importante parmi tous les ports de France, plus importante qu'avant la guerre, puisque de la troisième place il passe maintenant presque toujours à la seconde dans le classement des ports français, et tout nous laisse espérer que son activité ira grandissant.

Mais pour cela, il est absolument nécessaire que des travaux importants soient encore réalisés. Samedi dernier, quelques députés assistaient avec moi à Dunkerque à la consécration d'une des activités les plus importantes du port puisqu'il s'agissait du lancement d'un pétrolier de 33.000 tonnes, le *Cheverny*. D'autres pétroliers sont en construction dans les ateliers et chantiers de France à Dunkerque.

A l'occasion de cet événement très important, chacun se plaisait à reconnaître la valeur du travail accompli au port de Dunkerque, et en général par les populations ouvrières du Nord.

Mais, exactement comme l'an dernier, je rappelle qu'il est indispensable que les travaux continuent non seulement en ce qui concerne l'aménagement du port de Dunkerque, car j'estime que l'électrification de la ligne de chemin de fer de Thionville à Valenciennes, qu'on prolonge jusqu'à Lille, doit l'être demain jusqu'à Dunkerque, et que l'électrification de la voie ferrée Paris-Lille doit être complétée par celle d'Arras à Dunkerque, afin que ce port soit relié à l'arrière-pays par des moyens ferroviaires ultra-modernes.

Il faut aussi que nos voies fluviales soient améliorées. On a commencé, au lendemain de la libération, à approfondir et à élargir les canaux qui partent de Dunkerque. Mais, sans doute faute de crédits, ce travail a été interrompu dans la région d'Aire-sur-la-Lys. Il est absolument indispensable que, dans une première étape, ces travaux soient repris et poursuivis, puis rapidement achevés pour relier Dunkerque, port de mer, au grand port intérieur qu'est Lille.

Enfin, il faut aussi que les routes, soient considérablement améliorées. Déjà, des efforts importants ont été accomplis pour leur élargissement, en particulier sur celle qui relie Dunkerque à Lille et sur la route nationale n° 16 qui part de Dunkerque en direction de Paris.

Mais à très bref délai ces routes deviendront très insuffisantes. C'est la raison pour laquelle nous avons déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale une proposition de résolution tendant à la création d'une autoroute entre Lille et Dunkerque pour faciliter l'écoulement, le plus rapidement possible, des produits de l'intérieur vers le port de Dunkerque.

Tout cet équipement est absolument indispensable si l'on veut que le Nord, région qui comprend le dixième de la population française, qui paye au moins le dixième des impôts perçus en France, dont l'activité industrielle est remarquable, étende cette activité aussi bien sur le plan textile que sur les plans métallurgique, minier et portuaire.

J'ajoute que c'est aussi une région agricole et de grandes facilités doivent lui être accordées pour qu'elle conserve sa prospérité et même devienne plus prospère encore.

J'ai assisté hier soir, à la mairie d'Hazebrouck, à une conférence très intéressante et très documentée faite par M. Motte de Roubaix, président du comité régional d'expansion du Nord et du Pas-de-Calais. M. Motte jetait l'alarme et demandait que l'attention des pouvoirs publics soit spécialement attirée sur cette entité économique que constitue tout le Nord de la France. Il montrait, grâce à une documentation très fournie, combien il était indispensable, pour le maintien de son activité, d'améliorer les relations ferroviaires, terrestres, maritimes et fluviales, pour donner à cette région un débouché, pour ouvrir largement sur la mer du Nord cette fenêtre que constitue pour lui le port de Dunkerque.

Telle est, monsieur le ministre, la première question sur laquelle je voulais attirer votre attention.

La deuxième question, à propos de laquelle je suis déjà intervenu, concerne la reconstruction de nos gares détruites par la guerre.

M. Bernard Chochoy, secrétaire d'Etat à la reconstruction, indiquait lors d'un récent débat que la reconstruction de notre pays serait achevée en 1960. Elle le sera peut-être en ce qui concerne les propriétés individuelles, mais je me demande si véritablement toutes les dispositions sont prises pour que les gares de la S. N. C. F. détruites pendant la guerre et dont un grand nombre dans la région du Nord, telles celles de Dunkerque, d'Hazebrouck, d'Arras, n'ont pas encore été reconstruites, le soient le plus rapidement possible.

A Dunkerque, la gare est toujours constituée par des baraquements en bois. A Hazebrouck, c'est encore une construction provisoire qui est édifiée sur la place de la gare. L'entretien en coûte très cher, j'en suis absolument certain, et elle gêne considérablement la population de la ville, en particulier, les usagers de la S. N. C. F.

Je sais que l'an dernier il avait été question de consacrer, en plus des crédits inscrits au budget d'équipement, une somme de deux milliards à prendre sur le montant des emprunts de la S. N. C. F., à la reconstruction des gares, dont le programme avait été sérieusement amenuisé du fait des réductions opérées sur le programme primitivement adopté par le gouvernement de l'époque.

Le retard aujourd'hui est encore de l'ordre de 8 milliards. L'état des bâtiments provisoires dont j'ai parlé est tel qu'une fois de plus je renouvelle ma demande de deux milliards supplémentaires pour la reconstruction des gares de la S. N. C. F. détruites par la guerre, plus particulièrement de celles du Nord et du Pas-de-Calais, que je connais bien.

Enfin, monsieur le ministre, je désire attirer votre attention sur une troisième question.

J'ai dit tout à l'heure que des travaux importants, et certes nous nous en félicitons, avaient été faits cette année pour l'élargissement des routes nationales de nos régions, mais hélas ! ces travaux conduisent presque toujours à la disparition des pistes cyclables, qui existaient, en plus ou moins bon état d'ailleurs, le long de ces routes. Leur disparition constitue aujourd'hui un véritable danger public: De Dunkerque à Lille, par exemple, on va circuler de plus en plus vite, la route est de plus en plus large, mais sans trottoirs. Non seulement les cyclistes, mais aussi les piétons, sont obligés d'emprunter la chaussée. C'est un danger permanent qui, la nuit, devient plus grave encore.

On nous dit — c'est d'ailleurs la réponse du service des ponts et chaussées à la mairie d'Hazebrouck, qui est intervenue au sujet de la nationale n° 16 qui va d'Hazebrouck à l'Havezinde, point de jonction avec la nationale n° 42 venant de Lille — que le projet est à l'étude, mais que le service ne dispose pas de crédits suffisants pour exproprier les terres et construire des pistes cyclables.

Attendra-t-on que se multiplient des accidents, souvent mortels, que des voitures écrasent de nombreux cyclistes sur les routes, pour prendre des mesures dès aujourd'hui indispensables ?

En Belgique, en Hollande et dans d'autres pays encore, on voit tout le long des routes et même souvent entre les deux parties des autoroutes, de magnifiques pistes cyclables. Les voitures peuvent circuler sans danger pour les cyclistes et les piétons. Ce n'est malheureusement pas le cas chez nous. Il est indispensable que, le plus rapidement possible, des dispositions soient prises dans ce sens.

Telles sont les questions sur lesquelles, monsieur le secrétaire d'Etat, je voulais attirer votre attention.

Mme la présidente. La parole est à M. Anthonioz.

M. Marcel Anthonioz. Il est de règle, lors de la discussion d'un collectif, de formuler les préoccupations qu'ont peut avoir à l'égard de tel ou tel poste du budget.

Je tiens donc à m'arrêter, au nom de la sous-commission du tourisme, sur quelques dispositions qui nous inquiètent. Je sais que je manque d'originalité en la matière puisque je ne ferai que reprendre, après beaucoup d'autres, ce qui depuis un certain nombre d'années a déjà été exprimé.

Mais je veux aussi rendre hommage à M. le secrétaire d'Etat Pinton pour l'action qu'il a déjà menée depuis le peu de temps qu'il est boulevard Saint-Germain, et profiter de la présence auprès de lui de M. le secrétaire d'Etat au budget, car nos préoccupations dans le domaine du tourisme sont, messieurs les secrétaires d'Etat, beaucoup plus financières que techniques, et si les industriels du tourisme, quels que soient leur vocation et le particularisme de leurs activités, agissent avec compétence et conscience, ils se heurtent en l'occurrence à une sorte de mur, au moment précisément où l'on voudrait qu'ils se présentent sur le marché national et au regard du marché international avec des prix compétitifs.

Si ces prix ne sont pas toujours aussi compétitifs que nous le souhaiterions, c'est en raison même des incidences financières qu'a sur l'exploitation de leurs entreprises le loyer aujourd'hui exagérément élevé de l'argent. Au premier rang de leurs préoccupations se pose en effet le problème d'équipement, dont dépend en tous domaines la qualité des prestations fournies; et c'est ainsi que se trouve posé le problème de l'équipement.

Or qu'il s'agisse d'un équipement professionnel ou d'un équipement collectif, il faut des moyens financiers. Ceux des collectivités, comme ceux des particuliers ou des professionnels, ne permettent pas bien souvent hélas, de faire l'effort nécessaire et c'est alors que les intéressés se retournent tout naturellement vers le financement collectif et sollicitent l'aide de l'Etat et des banques. Ils se heurtent à l'insuffisance des crédits d'investissement, ou, lorsque ceux-ci existent, à un loyer de l'argent beaucoup trop élevé.

C'est à ce propos, messieurs les secrétaires d'Etat, que je voudrais vous rappeler brièvement nos soucis.

Monsieur le secrétaire d'Etat aux travaux publics, monsieur le secrétaire d'Etat au budget, je ne vous apprendrai rien en vous disant que les crédits d'équipement ont été en régression pendant un certain nombre d'années. Ils étaient inscrits en 1949 dans le premier plan de modernisation et d'équipement pour un montant de 4.500 millions, malheureusement, la dotation ne fut que de 1.200 millions. Ils sont passés successivement à 2.695 millions en 1950, à 3.330 millions en 1951, à 3 milliards en 1952 pour retomber en 1953 à 1.500 millions et c'est ce dernier chiffre qui fut retenu pour les exercices 1954 et 1955.

Suivant les assurances que vous nous avez données vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat aux travaux publics, je crois savoir que la dotation pour 1956 serait de l'ordre de 2 milliards. Il est permis de voir là, malgré l'insuffisance de ce crédit global, dans la répartition duquel sont envisagées très heureusement des attributions à l'équipement collectif, professionnel et aussi thermal, un point de départ prometteur.

Il le sera d'autant plus s'il nous permet d'espérer davantage pour les années à venir et surtout si les industriels du tourisme obtiennent, dans la mise à leur disposition de ce crédit, des conditions et des taux qui leur permettent d'assurer l'équilibre financier de leur entreprise.

Il faut, en effet, cesser la politique des prêts à court terme, car elle aboutit à un loyer de l'argent qui rend impossible l'imputation de l'annuité d'amortissement au bilan d'exploitation qui subit de ce fait un grave préjudice.

Qu'il s'agisse de la petite et de la moyenne hôtellerie ou de la grande hôtellerie, ou qu'il s'agisse de toute autre activité participant à l'économie touristique du pays, il faut abandonner systématiquement le court terme et le moyen terme pour prêter à long terme si l'on veut vraiment apporter à ces industriels l'aide qu'ils sont en droit d'espérer et qui est indispensable à leur existence.

Tels sont les deux points sur lesquels je voulais, messieurs les secrétaires d'Etat, attirer votre attention. Certes, le volume des crédits d'équipement est important, mais les conditions dans lesquelles ils sont mis à la disposition des parties prenantes le sont aussi, car si nous devions nous en tenir aux dispositions actuelles, peut-être les sommes présentement mises à la disposition des demandeurs resteraient-elles sans emploi.

Ce problème de l'équipement professionnel, de l'équipement thermal, de l'équipement collectif nous cause de l'inquiétude. Peut-être n'est-il pas opportun de vous entretenir maintenant, mais plutôt lors de la discussion du fascicule budgétaire n° 1483, de l'inquiétude des responsables du tourisme en ce qui concerne le financement de nos stations, car si les industriels du tourisme, quelle que soit leur activité, sont chacun dans sa station préoccupés de leurs affaires propres, il est absolument certain que celles-ci ne peuvent être prospères qu'autant que la station où ils sont établis dispose des moyens d'action, des éléments de combat nécessaires, et pour cela il faut à la station les possibilités de réaliser son équipement. Or, vous savez ce que sont actuellement les moyens des stations, qu'il s'agisse de stations thermales, climatiques ou balnéaires. Les stations classées ne disposent, pour faire face à leurs besoins si particuliers, que du produit de la taxe de séjour. Celle-ci est particulièrement controversée, nous aurons certainement l'occasion d'en parler lors de la discussion d'un prochain rapport.

Mon propos aujourd'hui tend à vous demander, messieurs les secrétaires d'Etat, d'aider les stations à procéder à leur financement, tellement il est vrai qu'elles ont à faire face à des charges très lourdes, différentes de celles qui incombent à des cités d'une importance semblable, et pour lesquelles elles ne disposent pas de ressources suffisantes.

Ces questions sont extrêmement préoccupantes, car on ne peut pas supposer une industrie du tourisme florissante dans une station qui, elle, connaît des difficultés. Les deux vont de

pair, le tourisme français ne peut connaître le succès que dans une coordination des efforts, dans une égale réussite de l'exploitation des industries du tourisme et des stations où elles sont implantées.

Telles sont les quelques considérations que je voulais reprendre à l'occasion de ce débat sur le collectif concernant le tourisme.

Je voudrais aussi rejoindre l'une des préoccupations qui ont été formulées par MM. les rapporteurs Benard et Dumortier et reprises par M. Barel en ce qui concerne l'effort en faveur du tourisme populaire.

Je voudrais qu'il fût dit une fois pour toutes, pour nous qui n'avons qu'un même et unique souci, celui de permettre la promotion et le développement du tourisme en France, qu'il ne doit y avoir dans notre esprit et au regard des préoccupations des pouvoirs publics qu'un seul tourisme, l'une et l'autre de ses formes méritant les plus précieux encouragements et les aménagements que conditionne le caractère peut-être particulier de ceux auxquels il s'adresse.

Mais il est bien entendu — et j'exprime le souhait unanime de la sous-commission du tourisme à la commission des transports et des moyens de communication — que nous sommes soucieux de voir s'exprimer un effort uniforme et en faveur du tourisme dit traditionnel et en faveur du tourisme dit populaire. Le tourisme revêt certes des aspects différents, mais chacun de ceux-ci mérite notre sollicitude et surtout, messieurs les ministres, la vôtre et l'appui du Gouvernement.

Mme la présidente. La parole est à M. Mutter.

M. André Mutter. Je voudrais, monsieur le ministre, soulever tout de suite devant vous un problème qui me paraît essentiel dans ce débat concernant le ministère des travaux publics, celui de la coordination du rail et de la route.

Si je le fais, c'est parce que nous avons appris par la presse que ces jours-ci vous aviez été mis au courant d'un projet d'accord entre les deux grandes organisations intéressées, la Société nationale des chemins de fer français et la fédération des transporteurs routiers, et que, paraît-il, vous auriez déjà donné votre accord à cette convention.

Je suis certain d'être l'interprète des sentiments de tous nos collègues en vous disant que nous sommes heureux de savoir que, grâce à votre initiative, monsieur le secrétaire d'Etat aux travaux publics, pour la première fois peut-être, la Société nationale des chemins de fer français, d'une part, et la fédération des transporteurs routiers, d'autre part, ont accepté — permettez-moi cette expression — de « se mettre à table » et d'étudier les moyens d'arriver à un accord.

Jusque-là, c'était le jeu et la bagarre entre la Société nationale des chemins de fer français et les transporteurs routiers. Pour une fois, lors de la dernière réunion du congrès de la fédération des transporteurs routiers, il y a eu satisfaction sur ce point, et des éloges vous ont été adressés qui étaient certainement mérités, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. J'espère qu'ils ne me compromettront pas.

M. André Mutter. Il nous paraît essentiel, monsieur le secrétaire d'Etat, de connaître les bases de cet accord dont le projet sommeille depuis plusieurs années dans les services de votre ministère. Je sais bien qu'il y a eu des difficultés nombreuses et que d'autres ministres des travaux publics fort éminents ont eu à connaître de ce dossier, mais puisque vous avez donné votre accord tacite à cette convention entre les intéressés, nous aimerions savoir, c'est l'objet de notre intervention, sur quelles bases et dans quelles conditions elle a pu être réalisée.

Mme la présidente. La parole est à M. Morice.

M. André Morice. Mon observation fait suite à celle de notre collègue M. Anthonioz. Nous aurons l'occasion de revenir au cours de l'examen des chapitres et, notamment, de traiter du problème important qui vient d'être évoqué par notre collègue Mutter.

C'est sur l'aspect touristique que je voudrais présenter tout de suite des observations à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics et à son collègue du budget.

Nous avons, en effet, constitué à la commission des finances, une sous-commission chargée d'étudier les problèmes touristiques et nous venons de procéder, au cours du mois écoulé, à l'audition des représentants de toutes les activités intéressées par le tourisme, qu'il s'agisse de toutes celles qui gravitent autour du conseil supérieur du tourisme ou de celles qui traitent des problèmes du tourisme populaire.

Au cours de ces auditions, dont nous tirerons d'ailleurs les conclusions très prochainement et dont nous vous entretiendrons, monsieur le ministre, nous avons été très frappés par une observation qui est revenue dans toutes les bouches, qu'il s'agisse des représentants des auberges de la jeunesse, de différents autres mouvements ou des représentants de l'hôtellerie ou des stations touristiques.

Tous ont dénoncé comme très insuffisante et comme inefficace cette politique dite des subventions. Pour les mouvements de jeunesse, elles se traduisent par des chiffres qui, lorsqu'ils se ramènent à chaque individu, apparaissent absolument ridicules et inefficaces. Cette politique des subventions apparaît dans la plupart des cas comme ne permettant pas d'atteindre le but recherché.

Aussi, tous les représentants de ces mouvements et groupements ont-ils souligné l'intérêt que présenterait pour le développement des activités touristiques — et l'intervention de M. Anthonioz a mis l'accent sur cet aspect du problème — l'octroi de prêts, qui seraient consentis pour d'assez longs délais et à des taux très faibles.

C'est une des premières conclusions que nous dégageons de ces contacts. La politique des subventions à laquelle nous nous sommes attachés jusqu'à présent n'est pas une politique qui en général porte des fruits. Elle aboutit à une dispersion des crédits ce qui, le plus souvent, les rend inefficaces. Il faut, au contraire, nous engager dans une politique qui apporterait à toutes ces activités des prêts à moyen terme et à long terme à des taux d'intérêt très réduits.

Voilà le point sur lequel je voulais dès à présent attirer votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, nous réservant, avec votre autorisation, de vous remettre à brève échéance les quelques suggestions et propositions que nous vous présenterons très prochainement pour que les travaux de la sous-commission du tourisme de la commission des finances apportent rapidement des résultats concrets à cette grande activité du tourisme.

Mme la présidente. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 9 —

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Aujourd'hui, à quinze heures, deuxième séance publique:

Suite de la discussion du projet de loi n° 1487 portant ajustement des dotations budgétaires reconduites à l'exercice 1956 (nos 1862-1887-1914-1966-2017-2045-2062. — M. Francis Leenhardt, rapporteur général).

A vingt et une heures, troisième séance publique:

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à onze heures cinquante-cinq minutes.)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
MARCEL M. LAURENT.

(Le compte rendu « in extenso » des deuxième et troisième séances de ce jour sera distribué ultérieurement.)

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3e LEGISLATURE

SESSION DE 1955-1956 — COMPTE RENDU IN EXTENSO

2e Séance du Mardi 12 Juin 1956.

(144e de la session — 93e de la législature)

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 2500).

2. — Excuse et congé (p. 2500).

3. — Ajustement des dotations budgétaires pour l'exercice 1956. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2500).

Art. 2 (suite).

Travaux publics, transports et tourisme (suite).

Etat A.

Chap. 31-01 (suite).

MM. Schmitt, Cayeux, Mme Lefebvre, MM. Dumortier, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme; Regaudie, Penoy, Pinton, secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme; Pierre Meunier, Corniglion-Molinier, Demusois, Kir, Wasmer.

Adoption.

Chap. 31-02. — Adoption.

Chap. 31-11.

MM. Hénault, Triboulet.

Amendement n° 283 de M. Barthélemy: M. Barthélemy.

Amendement n° 309 de M. Noël: M. Noël.

Amendement n° 310 de M. Mondon (Réunion): M. Mondon (Réunion).

Amendement n° 331 de M. Dumortier, déposé au nom de la commission des moyens de communication et du tourisme: MM. Dumortier, rapporteur pour avis; Filippi, secrétaire d'Etat au budget; Penoy, Pierre Meunier, Souquès, François-Bénard, Marcel David, Demusois. — Retrait.

MM. le secrétaire d'Etat aux travaux publics; Barthélemy. — Retrait de l'amendement n° 283.

MM. le secrétaire d'Etat aux travaux publics; Noël. — Adoption de l'amendement n° 309.

MM. Noël, Penoy, Hénault, Dumortier, rapporteur pour avis; Cayeux, Triboulet, Leenhardt, rapporteur général. — Adoption de l'amendement n° 331, repris par MM. Noël et Penoy.

MM. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, Mondon (Réunion). — Adoption de l'amendement n° 310.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 31-15.

Amendement n° 284 de M. Ranoux: MM. Ranoux, le secrétaire d'Etat aux travaux publics. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 31-51, 31-91, 33-91. — Adoption.

Chap. 34-01.

MM. Noël, le secrétaire d'Etat aux travaux publics, Depreux.

Adoption.

Chap. 34-11. — Adoption.

Chap. 34-12.

MM. Tony Larue, le secrétaire d'Etat aux travaux publics.

Adoption.

Chap. 34-93. — Adoption.

Chap. 35-21.

MM. Penoy, le secrétaire d'Etat aux travaux publics.

Adoption.

Chap. 35-31.

Amendement n° 287 de M. Midol: MM. Midol, le secrétaire d'Etat aux travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 35-32.

Amendement n° 25 de M. Hénault: MM. Hénault, Denvers, Michaud, le secrétaire d'Etat aux travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 35-33.

Mme Prin, M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics.

Adoption.

Chap. 44-32. — Adoption.

Chap. 45-31, 45-41, 45-42, 46-41. — Réserve.

Chap. 53-20. — Adoption.

Chap. 53-30.

Mlle Rumeau, MM. Penoy, le secrétaire d'Etat aux travaux publics.

Adoption.

Chap. 53-32.

Mme Reyraud, MM. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, Midol, Cayeux.

Adoption.

Chap. 53-34.

M. Denvers.

Adoption.

Chap. 53-36, 53-38, 57-50, 57-90, 58-30. — Adoption.

M. Barel.

Travaux publics, transports et tourisme. — II. Aviation civile et commerciale.

Etat A.

Chap. 31-01.

M. Auban, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.

Renvoi de la suite du débat.

4. — Ordre du jour (p. 2521).

PRESIDENCE DE M. ROGER GARAUDY,

vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la première séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

EXCUSE ET CONGE

M. le président. M. Plantevin s'excuse de ne pouvoir assister à la séance et demande un congé.

Le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

Conformément à l'article 42 du règlement, je soumets cet avis à l'Assemblée.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le congé est accordé.

— 3 —

AJUSTEMENT DES DOTATIONS BUDGETAIRES POUR L'EXERCICE 1956

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi n° 1487 portant ajustement des dotations budgétaires reconduites à l'exercice 1956 (nos 1862, 1887, 1914, 1966, 2017, 2045, 2062).

[*Article* 2 (suite).]

Travaux publics, transports et tourisme (*suite*).

ETAT A

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a commencé l'examen du chapitre 31-01 du ministère des travaux publics, ainsi libellé et doté:

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1re partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 1.747.000 francs. »

La parole est à M. Albert Schmitt.

M. Albert Schmitt. Monsieur le secrétaire d'Etat, je n'entends pas ouvrir un débat sur une question aussi importante et aussi intéressante cependant que celle de la canalisation de la Moselle.

Je n'en aurais pas parlé au cours de la discussion de ce collectif si M. le rapporteur général n'en avait pas fait mention dans son rapport.

M. Darou a formulé, ce matin, certaines réserves en ce qui concerne ce projet, notamment au sujet de ses répercussions éventuelles sur les travaux du canal du Nord.

Je me permets d'exprimer à mon tour mes inquiétudes au sujet d'un projet que je n'approuve pas. J'interviens, j'y insiste, en mon nom personnel, pour demander si, dans les conventions qui viennent d'être conclues, lors des entretiens de Luxembourg il y a quelques jours, ce problème n'a pas été examiné sous son aspect politique, en négligeant aussi bien son aspect technique que son aspect économique.

J'ai l'impression — je m'en excuse — que le projet de canalisation de la Moselle est devenu, non plus un projet économique, mais un projet purement politique et qu'il a donné lieu à un marchandage qui me paraît assez bizarre, pour ne pas employer un autre terme.

J'estime que, puisqu'il a été question de demander à l'Allemagne un test de sa bonne volonté de participer à la construction de l'Europe de demain, on aurait dû ne pas mettre la charrue devant les bœufs et demander ce test de la part de l'Allemagne avant de procéder à des réalisations de ce genre; c'est-à-dire, de faire d'abord l'Europe.

Mais, ce qui m'inquiète le plus, c'est l'impression qui se dégage de ces accords, à tort ou à raison — je vous demande, monsieur le ministre, de vouloir bien si possible me donner des apaisements à ce sujet — qu'un sacrifice sera demandé à la région d'Alsace, en ce qui concerne le grand canal d'Alsace.

J'ai lu certains communiqués qui ont paru dans la presse au sujet des entretiens de Luxembourg.

Il en ressort une modification du projet initial et, peut-être, un arrêt des grands travaux qui avaient été commencés. Franchement, monsieur le ministre, il est un peu louche — je m'excuse du terme — que les Allemands, en raison de cette modification du projet initial, consacrent un certain nombre de millions de marks à l'exécution d'un projet qui, du point de vue de leurs intérêts, peut être considéré comme secondaire.

J'ai lu, en effet, dans *La Revue de navigation* le passage suivant que je vous cite :

« Ce qui étonne, en définitive, c'est que l'Allemagne engloutisse ainsi dans le Rhin, sans raison valable suffisante selon nous, c'est-à-dire en pure perte, une somme du même ordre que celle qu'elle va investir, mais d'une manière rentable, cette fois, sur la Moselle. Les mystères de la politique intérieure de chaque pays sont véritablement insondables. »

Je vous fais part, monsieur le ministre, de mon étonnement en ce qui concerne les modifications apportées au projet initial de la construction du canal d'Alsace et je serais très heureux s'il vous était possible de me donner des assurances au sujet de la continuation des travaux.

Puisque j'ai la parole, et pour m'éviter, monsieur le président, d'avoir à vous la demander sur d'autres chapitres, j'interviendrai maintenant sur deux points qui intéressent les cheminots.

Monsieur le ministre, vous avez été saisi, ces temps derniers, de revendications certainement justifiées de la part des travailleurs du rail, notamment en ce qui concerne le rajustement des salaires et traitements et la péréquation des retraites. Permettez-moi de vous demander ce que vous en pensez.

Par ailleurs, nous restons inquiets des conséquences du décret du 1er juin 1950 dont la paternité revient à l'un de vos prédécesseurs, M. Chastellain. Ce décret élimine pratiquement les cheminots de toute discussion sur leurs salaires et traitements. J'aimerais connaître votre avis sur ce point, notamment sur la possibilité de discussion et l'ouverture de négociations sur ces questions avec les organisations syndicales intéressées.

Un autre problème inquiète certains vieux cheminots d'Alsace et de Lorraine, ceux qui, sous le régime allemand, cotisaient à la section A — c'est ainsi qu'on l'appelait — de la caisse des pensions.

Vous avez auprès de vous, monsieur le ministre, un de vos collaborateurs qui connaît bien la question. Celle-ci est en suspens depuis des années. Je reconnais que le ministère des finances et votre département ministériel ont fait un effort pour les agents dits « F », c'est-à-dire ceux à qui on a maintenu la qualité de fonctionnaire en vertu de la législation allemande. Mais cette satisfaction a été refusée, pour des raisons que j'ignore, aux agents qui font partie de la catégorie « O », qui ont les mêmes droits que leurs camarades de la catégorie « F ».

Je me permets de soulever à nouveau cette question, que je pose lors de chaque discussion budgétaire. L'équité veut que des traitements semblables soient attribués à deux catégories qui ne peuvent être séparées quant aux droits supplémentaires que les intéressés ont acquis à un supplément pour lequel ils ont cotisé. Je vous demande de vouloir bien examiner une nouvelle fois le problème.

Enfin, je veux m'associer aux paroles qu'a prononcées ce matin M. Darou, lorsqu'il a traité le problème de la reconstruction des gares.

L'année dernière, j'avais déjà attiré l'attention du ministre des travaux publics sur ce problème d'ordre quelque peu psychologique: un certain nombre de gares-frontières, notamment la gare de Wissembourg, se trouvent dans un état lamentable.

Il est d'un intérêt national de ne pas donner aux voyageurs qui viennent d'outre-Rhin et qui prennent le premier contact avec la France, ce spectacle de baraquements édifiés il y a douze ans, bientôt quinze ans et qui risquent de s'effondrer. Je demande à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics de faire un effort à cet égard, en tenant compte de certaines situations géographiques.

M. le président. La parole est à M. Cayeux.

M. Jean Cayeux. Monsieur le ministre, je voudrais attirer votre attention sur trois ordres de problèmes, et tout d'abord sur une question qui préoccupe actuellement les Parisiens: la situation de la Régie autonome des transports parisiens.

Cette question est toujours en suspens et les usagers sont sous la menace d'une éventuelle majoration des tarifs.

Je ne puis pas penser que vous vous orientez vers un relèvement des tarifs, en ce qui concerne aussi bien le réseau de surface que le réseau du métropolitain.

En effet, il convient de tenir compte que l'ensemble du réseau exploité par la Régie autonome des transports parisiens

intéresse non seulement la population parisienne, mais la nation tout entière.

Etant donné, d'une part, le nombre des voyageurs qui sont transportés tous les ans par la Régie autonome, que, d'autre part, sont prévues à titre d'aide de l'Etat à la Société nationale des chemins de fer français des subventions importantes pour permettre à certains réseaux secondaires ferroviaires de fonctionner même avec un déficit, il serait anormal que pèse sur la population parisienne le coût d'un service public reconnu comme indispensable. Nous voudrions connaître vos intentions en ce qui concerne l'équilibre du budget de la Régie autonome des transports parisiens.

Ensuite — c'est ma deuxième question — je vous demande quelles mesures vous envisagez de prendre pour faciliter, dans un avenir prochain, la circulation, spécialement dans la capitale.

Quand on circule en voiture, spécialement sur la rive droite, on s'aperçoit chaque jour davantage des encombrements et surtout du manque de parcs de stationnement. Des projets ont été élaborés à ce sujet, tant par des parlementaires que par les services ministériels. Il s'agit moins de certains grands travaux en cours, comme le souterrain du pont de l'Alma, ou en projet, comme l'autoroute qui déboucherait du côté de la porte d'Orléans, que de la création de parkings. J'aimerais avoir sur ce point, monsieur le secrétaire d'Etat, quelques indications de votre part.

Enfin, je voudrais appeler votre attention sur le problème, chaque jour plus angoissant, des accidents de la circulation.

Je citerai quelques chiffres. En 1900, on dénombrait deux véhicules mécaniques circulant simultanément par kilomètre de route; en 1930, on en comptait 14; au début de 1956, on en dénombre 28.

Dans la proportion des trois quarts environ, les accidents sont dus au manque d'instruction des conducteurs de voitures et spécialement à la méconnaissance du code de la route. Or, il serait possible d'organiser un enseignement d'ordre scolaire, spécialement réservé aux enfants et aux adolescents, comme on le fait à l'étranger.

La semaine dernière, en compagnie de quelques collègues, j'avais l'occasion de visiter, dans un pays voisin, certains aménagements qui permettent aux écoliers de se rendre compte des obligations du code de la route et d'acquérir pratiquement une éducation et une instruction élémentaires.

Avec l'ensemble de mes collègues du mouvement républicain populaire, j'avais déjà déposé, au cours de la précédente législature, une proposition qui vient d'être reprise sous le n° 1894 et tendant à rendre obligatoire l'enseignement du code de la route aux enfants et adolescents. Cet enseignement pourrait, éventuellement, être sanctionné par une attestation dont il serait tenu compte — spécialement par la suppression de certaines interrogations relatives au code de la route — lors de l'examen du permis de conduire.

Croyez-moi, cette formule a donné, à l'étranger, de très heureux résultats. Des vies humaines, et notamment des vies d'enfants et d'adolescents, ont été ainsi épargnées. Je voudrais que, grâce à votre initiative, monsieur le secrétaire d'Etat, cet exemple fût également mis à profit chez nous.

M. le président. La parole est à Mme Lefebvre.

Mme Francine Lefebvre. Monsieur le secrétaire d'Etat, je désire vous poser une nouvelle question à laquelle, me semble-t-il, vous devriez me donner une réponse favorable.

Je rassure immédiatement M. le secrétaire d'Etat au budget en précisant que ma suggestion n'a aucune incidence budgétaire.

Le Parlement a voté, au mois de mars 1955 — si j'ai bonne mémoire — une loi dont j'ai été le rapporteur et qui visait à étendre la médecine du travail aux entreprises de transports. Or, cette loi n'a jamais été appliquée parce que le décret déterminant les modalités d'application, prévu au dernier article de cette loi et qui devait être pris sur l'initiative du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, n'a pas encore été publié.

Je suis intervenue à maintes reprises, à ce sujet, monsieur le secrétaire d'Etat, non seulement auprès de vos prédécesseurs mais également auprès de vous-même, récemment encore. Il m'a été répondu que des consultations étaient en cours, notamment avec les organisations patronales des transports routiers et fluviaux. J'admets volontiers qu'il soit procédé aux plus larges échanges de vues, mais il ne faudrait pas que ces consultations et ces confrontations aboutissent à une opposition systématique: la loi a été votée et doit être respectée.

Il faut donc, monsieur le secrétaire d'Etat, faire paraître très rapidement ce décret, afin que la médecine du travail soit étendue à toutes ces entreprises qui, jusqu'à présent, n'en ont pas bénéficié, car leurs travailleurs ont particulièrement besoin d'être surveillés du point de vue sanitaire. Considérez, par exemple, le cas des conducteurs de transports routiers. Ai-je besoin de rappeler certains accidents qui n'auraient peut-être pas eu lieu si ces travailleurs avaient, en temps voulu, subi les examens médicaux prévus par la loi ?

Compte tenu de toutes ces considérations, j'espère, monsieur le secrétaire d'Etat, que le décret sera publié très prochainement et que la loi sera enfin appliquée.

M. le président. La parole est à M. Dumortier, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Je n'ai aucune observation à présenter à cet égard. Le sujet n'a pas été abordé en commission.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. René Regaudie, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous faire part de l'émotion qui étreint un certain nombre de personnes s'intéressant au problèmes routiers.

Nous avons eu connaissance, il y a quelques mois, d'un magnifique programme d'autoroutes. Certes, nous sommes heureux que la France, enfin, se réveille et qu'on envisage de grands travaux.

Mais, en l'occurrence, nous avons éprouvé quelque déception et quelque amertume — je le dis comme président de la commission technique compétente — de n'avoir pas eu connaissance, autrement que par la presse, d'un projet sans doute audacieux, intéressant, mais sur lequel il nous semblait utile que le Parlement se prononçât.

D'autre part, nous ne sommes pas d'accord sur le financement. En effet, à en croire certaines informations qui nous sont données, ce magnifique programme serait financé par le fonds d'investissement routier.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous sommes inquiets, car on risque de vouloir tout payer sur les crédits du fonds d'investissement routier. Nous avons entendu parler de grands projets qui vont être financés par le fonds d'investissement routier. On va aussi construire les autoroutes avec les crédits de ce fonds.

Je vous dis très franchement que nous admettons parfaitement que la construction de certains tronçons d'autoroutes, qui constituent en réalité une amélioration du réseau national actuellement existant — par exemple, pour les sorties de Paris, dont parlait tout à l'heure notre collègue M. Cayeux — soient financés par le fonds d'investissement routier.

Mais, étant donné les ressources dont vous pourrez disposer, si vous utilisez les crédits du fonds d'investissement routier à la construction d'autoroutes, quelques privilégiés en France auront de magnifiques circuits, tandis que les autres auront toujours leur réseau routier dans l'état que nous déplorons à l'heure actuelle, et le fonds d'investissement routier n'apportera pas cette modernisation, cependant indispensable, que nous attendons de lui.

Monsieur le secrétaire d'Etat, la commission des moyens de communication et du tourisme serait en désaccord absolu avec le Gouvernement s'il entendait financer de la sorte le programme d'autoroutes. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Monsieur le secrétaire d'Etat, me joignant à un certain nombre de mes collègues, je me bornerai à quelques observations, sans m'attarder à de grands développements.

En ce qui concerne les dépenses ordinaires d'entretien des routes nationales, je constate que des crédits sont attribués pour la création d'emplois nouveaux nécessités par les travaux supplémentaires, conséquence de l'existence du fonds d'investissement routier.

Il est assez difficile de s'opposer à la création de ces emplois nouveaux, car le fonds d'investissement routier a permis effectivement la réalisation de travaux supplémentaires.

Mais je rappelle que j'ai déposé une proposition de loi tendant à rendre au fonds d'investissement routier les crédits qu'il aurait dû obtenir depuis sa création.

Je me joins à la déclaration de M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. En effet, ce fonds apparaît un peu trop à l'administration comme un tonneau où l'on peut puiser sans fin pour essayer de pallier les difficultés et les insuffisances de crédits dans certains domaines. En ce qui concerne les travaux publics, les insuffisances de crédits sont notoires et criantes.

Pour les routes nationales, le présent collectif prévoit 950 millions de francs de plus par rapport à l'année dernière; mais, lorsqu'on sait que le ministère des travaux publics a réclamé 3 milliards de francs rien que pour remédier aux dégâts causés par le gel sur les routes nationales, on constate que le ministère des finances n'a pas été particulièrement généreux pour ces routes.

Je ne ferais aucune critique si je ne savais, comme tout technicien des routes, que tout dégât qui n'est pas réparé sur une route s'aggrave très rapidement et que toute économie

réalisée dans ce domaine se transforme, d'une manière à peu près automatique, en dépenses supplémentaires les années suivantes.

Nous avons la chance de posséder un excellent réseau routier, mais en continuant la politique de ces dernières années nous risquons, à brève échéance, alors que l'accroissement de la circulation est très important, d'avoir un réseau routier qui ne donnera plus satisfaction aux usagers.

Le Parlement a donné au fonds d'investissement routier une destination bien déterminée: essayer précisément, non pas d'assurer l'entretien des routes qui doit être financé normalement par les crédits ordinaires, mais améliorer le réseau routier en raison de la circulation croissante. J'ai le sentiment que la politique suivie dans ce domaine n'est pas celle qui serait désirable et je crois de mon devoir, avec mes collègues, de la dénoncer.

Pour gagner du temps — et je ne reviendrai pas sur ce sujet — permettez-moi de vous entretenir, maintenant, de la canalisation de la Moselle et de la Meuse.

Je me réjouis de constater que les pourparlers concernant la canalisation de la Moselle entrent dans une phrase décisive.

Je me permets cependant de rappeler que, lors de la discussion du projet de loi approuvant le pool charbon-acier, j'avais déposé un amendement tendant à faire procéder à des études sur le canal Nord-Est — projet maintenant dépassé par l'électrification de la ligne de chemin de fer de Valenciennes à Thionville, — et sur l'élargissement du canal des Ardennes et de l'Est — branche Nord — notamment entre Sedan et la pointe de Givet.

Je regrette que des pourparlers aient été engagés pour le canal de la Moselle, mais qu'aucune suite n'ait été donnée à ma proposition et qu'on n'ait même pas demandé aux services compétents des travaux publics d'établir une étude de cet important problème, ainsi d'ailleurs que la loi le prescrit.

Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai voulu vous signaler ces différents points. J'aurais encore beaucoup à dire, notamment en ce qui concerne les conducteurs de chantiers, mais la situation de ces derniers sera certainement évoquée tout à l'heure, à l'occasion de l'examen de nombreux amendements.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. Auguste Pinton, *secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.* Mesdames, messieurs, j'essaierai de répondre, au moins partiellement, aux très nombreuses observations que j'ai entendues depuis ce matin.

Je ne me flatte pas d'apporter une réponse à chaque orateur. Dans ce cas, ce sera de ma part omission ou inattention. La discussion des chapitres permettra de reprendre tous les points que j'aurai laissés involontairement dans l'ombre.

Parmi ces nombreuses observations, deux me paraissent avoir une importance capitale.

Je me bornerai à ne dire que quelques mots de la première, qui est relative à la coordination, pour renvoyer les développements qu'elle appelle à une discussion qui, je l'espère, aura lieu dans deux ou trois jours. Je traiterai un peu plus longuement de la deuxième, qui concerne la R. A. T. P.

D'autres observations sont relatives au tourisme. C'est le cas notamment de celles de MM. Barel, Anthonioz et Dumortier, rapporteur pour avis.

En fait, les problèmes qui ont été soulevés se réfèrent à trois points:

D'abord, l'équipement; en second lieu, le tourisme populaire; enfin, l'harmonisation de la propagande à l'étranger.

Les crédits d'équipement pour l'année 1956 sur le fonds de développement économique et social s'élèvent à deux milliards, en augmentation de 500 millions sur les crédits de 1955.

Incontestablement — et ce n'est pas moi qui le nierai — ces chiffres sont inférieurs aux besoins réels.

Je fais observer, toutefois, que, pour la première fois on a pour ainsi dire renversé la vapeur. Après plusieurs années successives où la peau de chagrin s'est rétrécie, comme l'a fait très justement remarquer M. Anthonioz, cette année nous avons essayé de faire mieux. Je dirais volontiers que « je ferais mieux la prochaine fois » si j'étais sûr d'avoir, la prochaine fois, le soin de le faire. (*Sourires.*)

Incontestablement, nous avons essayé de transformer un climat profondément regrettable.

Ces crédits seront affectés à la fois à l'hôtellerie, à l'équipement collectif des stations, à l'équipement thermal et — ce qui a son importance, surtout à l'heure actuelle — aux formes complémentaires d'hébergement.

En ce qui concerne les prêts à l'hôtellerie je n'ouvrirai pas un débat sur le taux regrettablement élevé du loyer de l'argent.

Il paraît certain — et je l'ai souvent regretté — que les prêts de l'Etat sont consentis à des taux trop élevés. Amené à accorder des subventions, il se trouve, de ce fait, payer lui-même une partie du loyer de l'argent qu'il prête.

Cependant, cette année, nous avons pu obtenir — c'est un premier pas et je reconnais volontiers que cela ne donnera pas entière satisfaction — que le taux des prêts à l'hôtellerie, qui était jusqu'à présent de 5 p. 100, soit abaissé à 3 p. 100 pour les hôtels agréés de tourisme international qui rempliront certaines conditions.

La commission d'agrément pour ces prêts — et je vous donne l'assurance que ce n'est pas parce que ce budget est en discussion — s'est réunie ce matin pour la première fois.

Plusieurs orateurs sont intervenus sur le tourisme populaire. C'est une question à laquelle je suis personnellement très attaché et qui a pris une importance nouvelle à la suite de l'augmentation de la durée des congés payés. C'est pourquoi j'ai pris, dans ce domaine, un certain nombre d'initiatives susceptibles de favoriser l'essor de ce tourisme populaire.

En premier lieu, j'ai constitué la commission d'aide aux formes complémentaires d'hébergement, qui permettra d'allouer des prêts destinés à la création ou à l'aménagement de terrains de camping, de villages de vacances, de maisons familiales ou de gîtes ruraux.

Plusieurs demandes de prêts sont déjà parvenues, et la commission se réunira ces jours-ci pour les examiner.

Parallèlement, des documents fournissant tous les renseignements ont été édités soit, d'une part, par mes services — guide des terrains de camping, en collaboration avec le ministère de l'éducation nationale, qui indique les tarifs homologués par les préfets — soit, d'autre part, par la caisse nationale de vacances — publication d'un guide réunissant les adresses de 2.000 petits hôtels de tourisme familial pratiquant un prix de pension inférieur à 1.000 francs par jour.

Par ailleurs, des guides de vacances ont été publiés avec le concours de mes services par la « Maison de la famille française » et par les « Liaisons sociales ». Ces publications donnent les principaux renseignements sur les Logis de France, les Gîtes de France, les villages de vacances, les centres internationaux des vacances, les terrains de camping.

Enfin, en vue d'adapter les équipements futurs aux besoins, aux goûts et aux possibilités des bénéficiaires des congés payés, un sondage a été entrepris par mes services. Ses résultats seront connus et publiés vers le 15 juin.

J'en arrive à la question des subventions aux associations de tourisme populaire.

Ces subventions s'élèvent à 13 millions de francs — ou à 12 millions de francs, comme on l'a dit ce matin et je n'entreprendrai pas de chicaner.

Primitivement conçues comme des subventions de financement, elles sont, depuis deux ans, affectées soit à l'équipement — camping ou centres de vacances — soit à l'attribution de bourses aux membres des associations.

Ces crédits sont faibles, mais l'attribution de prêts sur les crédits du fonds de développement économique et social aux formes complémentaires d'hébergement répond, au moins en partie, au souhait formulé par certains orateurs, et notamment par M. André Morice.

Il m'a été posé une autre question relative à la propagande à l'étranger.

En fait, les représentants du tourisme français à l'étranger travaillent en liaison étroite avec les représentants de nos grandes compagnies de transports, Compagnie générale transatlantique, S. N. C. F., Air France, chaque fois que leur propagande peut coïncider et que les conditions matérielles s'y prêtent.

Nous avons des bureaux communs avec la S. N. C. F. à Stockholm et à Bruxelles et nous allons en ouvrir un à Vienne.

A Rio-de-Janeiro, les services du tourisme sont installés dans la récente Maison de France où se trouvent déjà ambassade et consulat.

Telles sont les réponses que je puis faire aux différentes questions relatives au tourisme.

En m'excusant d'apporter un certain désordre dans mes explications, j'en arrive maintenant à la question de la caisse autonome mutuelle de retraites.

C'est une question à laquelle je me suis intéressé depuis un certain nombre d'années. Nous avons pu croire, lorsque la loi de 1954 a été votée, qu'elle était définitivement réglée.

Hélas! un certain nombre de difficultés se sont présentées, dont deux sont essentielles. La première résulte du fait que les petits cheminots, qui attendaient depuis si longtemps une péréquation qui n'avait pas été refusée aux agents de la S. N. C. F. et aux autres fonctionnaires, ont pu croire que l'affaire allait être réglée très rapidement.

En réalité, il était impossible à la caisse autonome mutuelle de retraites, d'une part d'embaucher du personnel stable et permanent pour une tâche essentiellement provisoire, d'autre part, de recruter, pour quelques mois, un personnel qualifié que, de toute évidence, de tels emplois n'intéressaient pas.

C'est pourquoi cette affaire a traîné, provoquant de la surprise et — je le reconnais — prolongeant, dans une certaine mesure, les privations dans certain nombre de foyers.

Mais nous avons fait le maximum pour accélérer les choses: je crois pouvoir dire que le calcul des taux nouveaux de pension sera terminé dans quelques mois et, au plus tard, avant la fin de l'année.

Mais cette péréquation n'est possible, bien entendu, qu'à la condition qu'il y ait un crédit à répartir. Le financement de la dépenses, s'il n'était assuré que par une augmentation du taux des cotisations des exploitants, des collectivités locales et de l'Etat, d'une part, par une subvention spéciale d'un milliard, d'autre part, serait insuffisant.

Il est établi, aujourd'hui, en effet, que cette subvention d'un milliard devrait être majorée de 700 millions. Je ne pouvais que signaler cette situation au ministère des affaires sociales puisque, désormais, la question est de son ressort, en même temps qu'aux services du ministère des affaires économiques et financières.

J'en arrive à un sujet qui a retenu l'attention de nombreux collègues et qui a provoqué des observations auxquelles je ne suis pas sûr de pouvoir répondre en totalité. Il s'agit des voies navigables.

Les questions qui m'ont été posées sur ce point sont très diverses. Dans l'ordre des notes que j'ai prises, je vois d'abord la question du port de Dunkerque, soulevée ce matin par M. Darou.

La situation de ce port me préoccupe. Je ne vous cacherai pas que, depuis trois mois, j'essaye de coordonner mon emploi du temps avec celui des parlementaires justement intéressés par cette affaire, pour effectuer avec eux un voyage à Dunkerque. A la vérité, nous n'avons pas encore pu y parvenir.

Il est certain, en tout cas, que des travaux sont indispensables dans ce port, qui a souffert plus que la plupart des autres. L'état des opérations nouvelles que j'ai l'intention d'engager en 1956 comporte, pour Dunkerque, 1.300 millions de francs d'autorisations de programme, dont 500 millions pour l'écluse de la darse n° 1 et 400 millions pour un premier stade des travaux de la darse n° 6, ainsi qu'un certain nombre d'autres travaux de construction ou d'aménagement.

Vous pouvez trouver, à juste titre, que ce n'est pas suffisant mais, proportionnellement au crédit total dont je disposais, je puis vous assurer que c'est considérable.

M. Albert Denvers. Monsieur le secrétaire d'Etat, je tiens à vous dire que je suis d'autant plus préoccupé par la situation du port de Dunkerque que le Gouvernement belge a décidé, ces jours derniers, de faire de nouveau un très gros effort pour le port d'Anvers, tout proche, vous le savez.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Vous voyez que nous n'avons pas perdu de vue cette affaire et je ferai de mon mieux pour qu'il soit consenti davantage dans les années prochaines.

M. Albert Denvers. Très bien!

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Viennent ensuite certains projets d'aménagement des voies navigables. A cet égard, d'une part, on m'a demandé quels étaient les principaux travaux envisagés, d'autre part, on a formulé un certain nombre d'observations, concernant, les unes le canal du Nord, les autres le canal de la Moselle.

Les principaux travaux envisagés et pour lesquels des crédits complémentaires seront inscrits au troisième plan de modernisation et d'équipement, dans la mesure où ceux du deuxième plan ne suffiraient pas, visent: le canal du Nord, au sujet duquel M. le ministre des affaires économiques et financières a bien voulu faire des promesses catégoriques; la mise au gabarit européen des liaisons Dunkerque—Lille et Dunkerque—Valenciennes—Denain; l'approfondissement à 2 mètres 20 d'enfoncement au lieu de 1 mètre 80 de la liaison Dunkerque—Strasbourg et de ses embranchements.

M. Marcel Darou. Très bien!

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Il s'agit encore de travaux de restauration, d'étanchement et d'aménagement des berges des canaux qui n'ont pas été construits pour les conditions actuelles de navigation.

Je crois en avoir terminé avec les promesses qu'il m'est possible de faire avec quelque certitude et dont, hélas! j'ai moi-même souligné l'insuffisance.

J'en viens au canal de la Moselle. Quelque goût que j'aie pour mes propres responsabilités, je suis bien obligé de dire que c'est une affaire qui n'est pas encore de mon ressort puisqu'elle n'est pas sortie du stade des discussions diplomatiques.

Je ne me fais pas d'illusions sur les difficultés que ce projet, si nécessaire soit-il, est appelé à soulever. Il y a une semaine, me trouvant à Luxembourg, j'ai entendu des doléances assez inattendues, mais qui n'en étaient pas moins précises, de la part du ministre des transports luxembourgeois, déclarant que, la construction du canal de la Moselle devant entraîner des pertes considérables pour la sidérurgie luxembourgeoise, il entendait exiger pour le passage du canal sur son propre territoire — ce qui, vous l'avouerez, est assez difficile à éviter — certaines compensations. Ceci nous prouve que cette opération, si souhaitable qu'elle soit et quels que soient les engagement que nous puissions obtenir ou que nous ayons obtenus, soulèvera encore, je le répète, des difficultés.

M. Schmitt a évoqué la question du canal d'Alsace. Le problème est probablement plus facile à poser qu'à résoudre.

Un premier projet adoptait le principe d'un canal latéral au Rhin. Dans le cadre des accords concernant la Moselle, et à la suite de demandes allemandes faisant valoir les pertes de substance résultant pour le Rhin de la construction d'un canal absolument étanche parallèlement au lit du fleuve, nous avons été conduits à envisager de restituer au Rhin, en certains points, l'eau qui pourrait lui être prise.

Ce problème a été débattu au cours des rencontres récentes entre les représentants de l'Allemagne et de la France. Les Allemands auraient pris l'engagement de compenser les frais supplémentaires qui résulteraient de cette modification du projet.

Mme Lefebvre a évoqué la question des services médicaux dans les entreprises de transport. Elle s'est plainte, à juste titre, qu'on lui ait répondu — alors qu'il s'agit là d'une disposition de la loi du 15 mars 1955, étendant les dispositions d'une loi de 1946 — que la question « faisait l'objet d'un examen ».

Madame, je plaide coupable, car il m'est difficile de vous dire sensiblement autre chose et mon explication ne vous satisfera pas, même si elle apaise ma conscience: les décrets d'application sont en cours d'élaboration, une commission mixte, composée de représentants du ministère des affaires sociales et du secrétariat d'Etat aux travaux publics les étudie; elle doit entendre les organisations syndicales intéressées. Mais rien n'est encore décidé définitivement. Je suis bien obligé de l'avouer, puisque je tiens à ne pas vous mentir.

Mme Francine Lefebvre. Monsieur le ministre, je fais confiance à votre loyauté, mais je vous demande de faire en sorte que les travaux de cette commission soient activés, afin qu'ils aboutissent rapidement.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. J'en fais la promesse, ... à condition que vous me mainteniez au Gouvernement assez longtemps pour cela! (*Rires.*)

Mme Francine Lefebvre. Ne mélangeons pas les questions!

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Certaines des questions qui ont été posées me surprennent, notamment celles qui ont trait aux crédits prélevés, pour les autoroutes, sur le fonds d'investissement routier.

On a insisté sur la nécessité d'accorder au fonds d'investissement routier les crédits qui lui sont indispensables et qui devraient lui être attribués par la loi.

Sur ce plan, j'ai la mémoire assez bonne pour que le secrétaire d'Etat aux travaux publics n'oublie pas les efforts qui ont été déployés par le président ou même par le simple membre de la commission des moyens de transport du Conseil de la République, pendant plusieurs années consécutives, alors que l'Assemblée nationale, peut-être préoccupée par d'autres objets, l'avait un peu perdu de vue, pour faire rendre au fonds d'investissement routier, sinon la totalité, du moins la partie la plus importante des dotations qui devaient lui revenir. C'est, si je ne me trompe, un amendement auquel j'avais collaboré qui a réussi, l'année dernière, à faire rétablir en deux ans la dotation complète du fonds.

M. Edouard Corniglion-Molinier. C'est exact.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Dès lors, ai-je besoin de vous dire que je n'ai pas l'intention d'y laisser toucher ?

D'autre part, vous m'avez dit, monsieur Regaudie, que la commission compétente de l'Assemblée nationale que vous présidez — ainsi, sans doute, que celle du Conseil de la République — n'était pas tenue au courant des projets d'autoroutes.

Or, dans la commission de gestion du fonds spécial d'investissement routier — je m'excuse de le rappeler — il a été fait place à un membre de chacune des commissions des moyens de communication de l'Assemblée nationale et du Conseil de la République, en vue de participer aux travaux de la commission de gestion, certes, mais aussi aux fins de rendre compte aux deux commissions parlementaires.

Vous m'avez dit: pour la construction des autoroutes, vous allez disposer de crédits prélevés sur le fonds d'investissement routier et nous ne saurions l'admettre. Je dois vous avouer ma surprise, car le plan quinquennal qui correspond à l'emploi des fonds est entré en vigueur en 1952 et l'année 1956 est la dernière de son application. Or, depuis 1952, on n'a jamais cessé de prélever, sur le fonds spécial d'investissement routier,

des crédits à l'usage des autoroutes. Voici les chiffres: en 1952, on a prélevé 1.742 millions; en 1953, 1.735 millions; en 1954, 3.617 millions; en 1955, tout près de deux milliards. Soit un total de quelque neuf milliards, et si des payements un peu plus importants sont prévus pour l'année 1956, en réalité ils ne représentent pas du tout un bouleversement ou une multiplication des fonds jusqu'ici employés.

M. René Regaudie, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je vous en prie.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Je me suis mal fait comprendre, monsieur le secrétaire d'Etat.

A mon sens il y a deux catégories d'autoroutes et je crois que nous avons tort d'employer la même expression pour les désigner. Il y a le programme d'autoroutes pour les déplacements à grandes distances, dont j'ai parlé et dont la carte a été publiée par la grande presse, et puis le programme d'autoroutes qui ont plus particulièrement pour but le dégagement des sorties des grandes villes.

Sur ce dernier plan, monsieur le ministre, je suis entièrement d'accord sur ce qui a été fait. Il est urgent d'aménager le réseau national des entrées et des sorties de villes.

Mais quant aux autoroutes pour les déplacements à grandes distances, j'ai souvenir que le Parlement a voté une loi permettant la constitution de sociétés d'économie mixte. Par cela même le Parlement sous-entendait que devait intervenir un financement spécial et non pas un prélèvement sur le fonds national d'investissement routier.

Voilà toute la différence.

Je le répète, étant donné l'importance du programme d'autoroutes qui est lancé, il est bien évident que les ressources du fonds routier — dont je me félicite qu'elles aient été ramenées aux chiffres initiaux prévus par le Parlement — seront insuffisantes, d'autant plus que nous avons accepté la reconstruction des ponts détruits pendant la guerre et l'exécution d'un certain nombre de travaux qui, normalement, devraient être financés par des crédits spéciaux et non point par les crédits de modernisation des routes.

Nous ne pouvons donc pas faire face au programme envisagé. J'aimerais savoir si on prélèvera d'une manière systématique sur les ressources du fonds routier pour financer le programme d'autoroutes qui, je le répète, n'apporteront de facilités qu'à une partie des automobilistes français et dans une portion seulement du territoire français.

Voilà pourquoi j'ai pensé qu'il était de mon devoir de présenter des réserves.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Monsieur le président de la commission, lorsque je suis arrivé au ministère, il y a quatre mois, j'avais sur la question des autoroutes un certain nombre d'idées catégoriques parce que simples. Mais je dois avouer que, depuis quatre mois, j'ai été amené à me poser un certain nombre d'interrogations auxquelles il ne m'a pas été possible de répondre, sinon avec une certaine perplexité.

En effet, le problème des autoroutes n'est pas simple et, personnellement, je considère qu'il en existe trois types complètement différents, répondant sur les plans humain et financier à des impératifs variés.

Pour ce qui est de l'autoroute de dégagement des grandes villes, selon votre expression, le problème n'offre pas de difficultés. Il ne peut y avoir de péage et la contribution ne peut venir que du fonds routier.

Pour l'autoroute que j'appellerai — je m'en excuse auprès de mon prédécesseur, M. Corniglion-Molinier — l'autoroute de luxe, dont le type est l'autoroute de l'Estérel, il n'y a pas davantage de problème, car c'est là, inévitablement, la route à péage. Et je me réjouis de ce que M. Corniglion-Molinier ait pu, pendant son passage au ministère, constituer la première des sociétés dont nous avons permis la création par la loi de 1954. J'ai eu le grand plaisir d'aller visiter cet itinéraire et les premiers travaux.

Quant aux autoroutes de grande circulation et de grande liaison dont un certain nombre ont été déterminées, je considère que la question reste entière. Je souhaite pouvoir en discuter avec les commissions compétentes dès que sera achevée l'enquête que j'ai fait entreprendre auprès de ceux qui seront desservis par ces autoroutes.

M. Pierre Meunier. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je vous en prie.

M. Pierre Meunier. Monsieur le ministre, vous venez de parler des autoroutes à grande circulation que vous envisagez peut-être de financer au moyen du fonds d'investissement routier.

L'Assemblée nationale voudrait tout au moins connaître les projets du Gouvernement en la matière, car la construction de ces autoroutes représente des sommes considérables.

Or, vous connaissez probablement mieux que moi la situation des finances publiques.

Dans ces conditions, nous ne pouvons pas laisser carte blanche au Gouvernement pour lancer des programmes qui risquent d'avoir des répercussions financières extrêmement importantes.

M. Marcel Roclore. Très bien!

M. Pierre Meunier. C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande de prendre devant l'Assemblée nationale l'engagement de ne lancer aucun programme d'envergure sans l'avoir, au préalable, soumis au Parlement.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je me suis bien mal exprimé si je n'ai pas réussi à me faire comprendre.

En effet, je croyais avoir déclaré que, pour les autoroutes de liaison, la question, selon moi, reste entière, les problèmes posés étant d'une extrême importance.

Je déclare honnêtement n'être pas, dans le temps présent, en état de les résoudre.

M. René Penoy. Monsieur le secrétaire d'Etat, me permettez-vous une requête ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Volontiers.

M. René Penoy. Je suis, monsieur le secrétaire d'Etat, le représentant de la commission des moyens de communication de l'Assemblée nationale à la commission de gestion du fonds d'investissements routier.

A ce titre, je reçois un exemplaire, un seul exemplaire, des propositions de l'administration aux gestionnaires du fonds. Je vous serais obligé de bien vouloir me transmettre ces propositions en plusieurs exemplaires afin que je puisse les communiquer à mes collègues des divers groupes politiques.

Nous recevons généralement la liste des travaux prévus par les fonctionnaires responsables du fonds d'investissement routier mais, comme on ne peut pas tout connaître, nous ne sommes pas toujours à même de présenter des observations pertinentes.

Vous savez, monsieur le ministre, les difficultés qu'éprouvent les parlementaires pour faire reproduire un document important et volumineux.

Si vous faites droit à ma requête, vous faciliterez la collaboration qui doit s'instaurer entre les services du ministère qui contrôlent la gestion du fonds et l'Assemblée nationale.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Il s'agit d'ailleurs moins du passé que de l'avenir.

M. René Penoy. Bien sûr!

M. Antoine Demusois. Le plus simple serait d'envoyer ces documents à la commission.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Votre demande, monsieur Penoy, me paraît trop raisonnable pour que je ne vous promette pas de la satisfaire.

M. Edouard Corniglion-Molinier. Faites attention, monsieur le ministre, vous allez être obligé de faire passer les autoroutes par toutes les communes de France. (*Sourires.*)

Cela dit, me permettez-vous de vous interrompre, à mon tour, monsieur le ministre ? (*Nouveaux sourires.*)

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je vous en prie.

M. Edouard Corniglion-Molinier. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner quelques renseignements sur la situation financière de la R. A. T. P. ?

Quelles sont vos prévisions budgétaires ? Y a-t-il des économies possibles ? Quelles réformes envisagez-vous ?

Je trouve que cette question est très grave. C'est pourquoi je me permets, en m'en excusant, de vous la poser espérant que vous pourrez, avant de descendre de la tribune, nous donner quelques explications.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Monsieur Corniglion-Molinier, j'ai apporté un volumineux dossier sur la R. A. T. P.

Mais il est une autre affaire, d'une importance capitale, dont je veux d'abord parler, c'est celle de la coordination rail-route. Cette question, qui fait l'objet de propositions gouvernementales dans l'article 12 — dont je me suis laissé dire qu'il était controversé — du projet de loi d'ajustement, devra être réglée dans deux ou trois jours.

Un débat assez large sur ce sujet est indispensable. J'y apporterai d'ailleurs tous les éléments qui sont en ma possession et que j'ai la faiblesse de croire convaincants.

J'essayerai de démontrer que le problème de la coordination ne sera réglé — si c'est possible — que le jour où nous pourrons

travailler sur les résultats des travaux de la commission des comptes transport de la nation.

Cette commission à qui l'on avait — peut-être un peu imprudemment — donné trois mois pour terminer ses travaux, n'a pas pu, naturellement, les mener à leur terme dans ce délai. Je lui ai demandé d'en terminer pour la fin du mois de juin. On vient de m'annoncer qu'elle pourrait me communiquer, dans quelques jours, les résultats des comptes transport de la nation pour l'année 1954 seulement.

Il sera donc nécessaire de poursuivre, car on ne peut se livrer à aucune étude de valeur sans termes de comparaison, c'est-à-dire sans avoir en main les résultats de plusieurs années consécutives.

En tout cas, s'il est certain qu'un effort d'ensemble n'est pas possible avant la publication de résultats détaillés, il est possible, voire indispensable, de poser des jalons.

Dans cette affaire de coordination entre le rail, la route et l'eau — qu'il ne faut pas négliger car la voie d'eau subit, je l'ai déjà dit, les contrecoups de la guerre que se livrent les maîtres des autres moyens de transport — je suis convaincu que le vote de l'article 12 sera l'élément indispensable et préliminaire à toute véritable mesure de coordination, à condition que son étude soit abordée et poursuivie en dehors des préoccupations d'ordre fiscal qui ne sont pas de mon ressort.

J'exposerai alors à l'Assemblée les données du problème telles que je les vois.

M. André Mutter. Avant le vote ou après ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Si vous votez d'abord, j'exposerai ensuite...

M. André Mutter. Non, non!

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. ...mais si vous n'êtes pas disposés à voter d'abord, je parlerai avant le scrutin.

M. André Mutter. Ce sera préférable! *(Sourires.)*

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. M. Mutter m'a posé, ce matin, une question sur un accord relatif à la coordination entre les transporteurs routiers et la Société nationale des chemins de fer français.

Je ne puis pas maintenant en rendre compte à l'Assemblée car je viens seulement d'en connaître les principes.

Si j'ai donné mon adhésion de principe aux lignes générales des mesures qui m'ont été soumises, c'est parce que ces dispositions restent dans le cadre de la loi votée par l'Assemblée nationale et sanctionnée par le décret d'application de novembre 1949.

Je n'ai pas cru outrepasser mes pouvoirs en donnant mon assentiment à des dispositions d'ordre général qui restent dans le cadre des mesures votées par le Parlement et exécutées par le Gouvernement.

De toute façon — je le répète — je suis bien loin de vouloir escamoter ce débat qui me paraît fondamental. Je vous demande simplement d'y revenir au moment le plus opportun, c'est-à-dire, pour rassurer M. Mutter, avant le vote de l'article 12. M. Mutter, en effet, ne peut pas me garantir son vote, si je ne prends pas la parole. *(Sourires.)*

M. Antoine Demusois. On ne peut savoir si ce sont les transporteurs qui feront les frais de cet accord ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je suis là pour veiller à la sauvegarde des intérêts de chacun.

M. Antoine Demusois. Il nous faut attendre.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je pourrais aller plus loin dans mes explications, puisque la discussion semble rebondir.

En réalité, cette affaire comporte des prolongements qui me gênent pour intervenir car, à aucun moment et d'aucune façon, je ne voudrais avoir l'air de placer le Parlement devant une sorte de chantage. Cela, je ne le ferai pas, même si cette attitude doit nuire au vote du texte que je proposerai.

J'en viens maintenant à la R. A. T. P., dont la situation a été évoquée à diverses reprises. Je m'efforcerai d'être aussi bref que possible, car nous aurons à reparler de cette question et longuement.

La situation de la R. A. T. P. est la suivante:

Au 31 décembre 1955 — je confirme des chiffres qui ont déjà été donnés ici — le montant cumulé des déficits antérieurs s'élevait, pour l'exercice 1953, à 979 millions; pour l'exercice 1954, à 2.429 millions; pour l'exercice 1955, à 5.375 millions. Soit, en chiffre rond, un déficit accumulé jusqu'au 31 décembre 1955 de 9 milliards de francs.

Bien entendu, il importe que l'Assemblée sache bien qu'il s'agit là d'un déficit pur qui n'est couvert par rien car, depuis un certain nombre d'années, le budget de la R. A. T. P. bénéficie régulièrement d'un crédit de six milliards par an, trois à la charge de l'Etat, trois à la charge des collectivités locales, sorte de contribution forfaitaire correspondant aux réductions de tarif que supporte la régie. Il n'en reste pas moins que la différence entre les sommes payées et les sommes réellement encaissées s'aggrave ainsi d'un écart supplémentaire de six milliards par an.

Or, les prévisions de 1956, confirmées, hélas! par les résultats des mois écoulés, font apparaître, pour un total de dépenses de l'ordre de 58 milliards, un total de recettes réelles et commerciales de 41 milliards de francs, ce qui veut dire que, compte tenu des 6 milliards de subventions, versés déjà, on enregistrera pour l'année 1956, s'ajoutant aux 9 milliards dont j'ai parlé, un déficit de 11 milliards. Et je ne crois pas exagérer en disant que, dans la conjoncture présente, le déficit de la R. A. T. P. s'accroît d'un milliard par mois.

M. André Mutter. Un milliard par mois ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. En effet, 11 milliards par an, nous ne sommes pas loin de compte.

Je ne parle pas, bien entendu, des 500 millions de francs qui sont versés mensuellement en vertu de la loi de 1948.

M. Marcel-Edmond Naegelen. Quelle est la cause du déficit ? La diminution des recettes ou l'augmentation des dépenses ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. L'augmentation des dépenses, et là, mon cher collègue, vous m'obligez à anticiper.

Si les dépenses ont constamment augmenté depuis 1951, les recettes sont demeurées stables, ce qui est d'ailleurs le cas du réseau de Paris, mais du réseau de Paris seul en France.

En tout cas, si aucune mesure n'est prise, le montant cumulé des déficits s'élèvera, au 31 décembre 1956, à environ 20 milliards de francs, subventions statutaires, bien entendu, mises à part.

Je précise que ce chiffre de 20 milliards est atteint en dépit du fait que l'Etat et les collectivités locales versent régulièrement les participations qui sont mises à leur charge par la loi de 1948. Je dirai même que, pour l'exercice 1956, ces participations de l'Etat et des collectivités locales ont été versées dès les premiers mois de l'année.

Je n'ai pas besoin de souligner que ces déficits d'exploitation sont, pour la régie, à l'origine de grosses difficultés de trésorerie.

Le fonds de roulement de deux milliards qui lui avait été octroyé par la loi du 8 avril 1949 relative aux comptes spéciaux du Trésor est naturellement volatilisé depuis longtemps et, pour équilibrer sa trésorerie d'exploitation, la R. A. T. P. emploie les ressources destinées au renouvellement ou à l'établissement et non immédiatement utilisées, ce qui est, sur le plan de la gestion, absolument contraire à tous les principes. Elle retarde, en outre, le payement de ses impôts.

Malgré ces artifices — on a bien voulu rappeler ce matin le mot de « gymnastique » que j'avais utilisé — la R. A. T. P. est dans une situation telle que si, à la fin du mois de juillet, nous ne lui accordons pas des avances, il lui manquera alors deux milliards de francs pour équilibrer ses recettes et ses dépenses. J'ajoute que les mois suivants ne permettent pas d'espérer une amélioration de la situation: les recettes des mois d'août et septembre sont faibles et au mois d'octobre l'échéance d'un trimestre de pensions.

Si des mesures ne sont pas prises, la Régie autonome des transports parisiens se trouvera donc en état de cessation de payement dès la fin du mois de juillet, et, comme il n'est pas, je le reconnais volontiers, concevable d'interrompre le 1er août les transports en commun de la région parisienne, il importe que d'ici là nous trouvions les moyens d'assurer la bonne marche de la régie.

On a dit ce matin: Comment ferez-vous face à ces dépenses de trésorerie ?

Je pense que M. le secrétaire d'Etat au budget voudra bien répondre à une question qui est beaucoup plus de sa compétence que de la mienne, car, en l'occurrence, je n'ai pas d'autre pouvoir que celui de demander les fonds qui permettront d'assurer les transports dans la région parisienne.

Si ces crédits n'ont pas été prévus dans le collectif, c'est, en réalité, parce qu'ils sont fonction des mesures que nous prendrons d'ici là. Il est bien évident que, si nous ne faisons strictement rien, il faudra trouver environ 10 milliards avant le 31 décembre 1956. Cette somme sera réduite dans une proportion variable, suivant les décisions que nous aurons été amenés à prendre, je dirai même, pour certaines, que nous aurons le courage de prendre.

M. Félix Kir. On reste dans le vague!

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Vous obtiendrez des précisions, monsieur le député, si vous voulez bien m'écouter encore quelques instants.

M. Félix Kir. Je vous écoute avec grand intérêt, mais je trouve que la solution reste en suspens.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. J'en viens à la solution.

Pour faire face au déficit, il y a deux moyens: le premier, c'est de réduire les dépenses; le second, c'est d'augmenter les recettes et, dans toute la mesure du possible, de combiner les deux.

Je considère qu'il est présentement assez difficile de réaliser des économies massives et, en tout cas, celles qui nous permettraient de faire face à la situation dans une entreprise où les dépenses de personnel représentent 66 p. 100 des dépenses totales et, je crois, 82 p. 100 des recettes réellement perçues.

Je ne suis pas sans avoir eu connaissance, indirectement — car on s'adresse au ministre quand les choses s'aggravent, l'ignorant volontiers quand elles ne vont pas trop mal — des répercussions de certaines difficultés survenues au sein du personnel de la R. A. T. P. Je veux tout de même dire ici que ce personnel accomplit — je vous livre en ce moment l'expérience d'un usager — un travail extrêmement difficile dans des conditions tout à fait satisfaisantes et j'estime, qu'il s'agisse du personnel du souterrain ou du personnel de surface, qu'il fait face avec beaucoup de courage et de compétence à des difficultés qui vont sans cesse s'aggravant.

Je répète qu'il y a un certain nombre d'économies faciles. D'autres sont possibles, j'en suis convaincu, mais si nous en parlions trop, ce serait probablement pour nous dispenser de chercher des moyens plus décisifs de réussir à équilibrer le budget de la R. A. T. P.

Il est possible de prendre certaines mesures.

Dans le réseau urbain d'autobus, il existe incontestablement un certain nombre de lignes que je qualifierai de « somptuaires ».

L'examen détaillé du budget de la R. A. T. P. montre que le réseau urbain est fortement déficitaire. Tous les tarifs réduits étant supposés remboursés à la R. A. T. P., il n'en reste pas moins un déficit de 3 milliards de francs, soit 27 p. 100 des recettes, alors que pour le métropolitain, dans les mêmes conditions, le déficit n'est que de 15 p. 100 des recettes.

Certaines simplifications du réseau urbain me paraissent donc indispensables et doivent être étudiées.

M. Jean Cayeux. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Volontiers.

M. Jean Cayeux. Je voudrais vous demander quelques précisions.

Il y a quelque temps, en effet, des difficultés se sont élevées en ce qui concerne la rémunération du personnel du réseau de surface, spécialement des conducteurs et receveurs d'autobus.

Ce problème n'a pas encore trouvé sa solution. On avait espéré que le courant revendicatif qui s'est produit à ce moment serait l'occasion de certains contacts, mais ces contacts n'ont abouti à aucun accord.

Je voudrais vous rendre attentif à ce problème, car il existe, entre les rémunérations, une disparité qui, en l'occurrence, est choquante.

D'autre part, je voudrais vous demander une précision — c'est un autre problème, mais qui n'est cependant pas sans lien, au moins au point de vue psychologique, avec le précédent: est-il exact qu'actuellement, dans les états-majors de la Régie autonome des transports parisiens, plus de quarante-cinq personnes aient des traitements correspondant à un indice supérieur à l'indice 800 ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je vous ai dit, monsieur le député, que je ne niais pas qu'un certain nombre de mesures soient à prendre. Ces mesures, je suis disposé à les prendre, n'ayant rien ni personne à ménager. Toutefois, ce serait décevoir l'opinion que de lui faire croire que de ces mesures pourront naître des solutions définitives et que l'on pourra de cette façon comme, d'ailleurs, par la suppression d'un certain nombre de lignes, supprimer le déficit.

La desserte de la banlieue est très fortement déficitaire, puisque le déficit atteint 31 p. 100 des recettes pour les autobus et 42 p. 100 pour la S. N. C. F.

Autant je trouve qu'il est inadmissible qu'un réseau dense, alimenté par une masse de population comme celle représentée par le centre de Paris, soit en déficit, autant je considère — j'ai eu l'occasion de le dire et je le redirai encore — que la notion de service public qui s'impose, vu l'importance de la superficie de l'agglomération parisienne en dehors des limites de la ville et ce que représente cette agglomération dans la vie du pays, rend à peu près impossible l'équilibre commercial de l'exploitation. D'où l'obligation de prévoir une contribution, sauf à discuter, évidemment, quelle doit être la part de l'Etat et celle des collectivités.

Mais, encore une fois, c'est un problème dont nous aurons l'occasion de reparler avant qu'il soit longtemps.

M. René Penoy. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Volontiers.

M. René Penoy. Nombre d'entre nous, notamment les parlementaires de province dont je suis, ont du mal à comprendre comment un service public aussi important que celui de la R. A. T. P., réseau de surface et réseau souterrain, peut avoir un tel déficit.

Pourtant, tout le monde peut constater qu'il y a des voyageurs en grand nombre, même s'ils voyagent à tarif réduit, et les véhicules ne tournent donc pas à vide.

Je vous demanderai, monsieur le secrétaire d'Etat, lorsque ce débat reprendra devant nous, de nous donner des éléments de comparaison pour que nous puissions prendre une décision en toute connaissance de cause.

Il n'est pas question, bien sûr, de ne pas subventionner la R. A. T. P. qui est un service public. La notion de service public est fortement ancrée dans mon esprit. Il n'en demeure pas moins que nous voudrions savoir — en particulier par la commission chargée d'étudier les comptes des transports de la nation — à partir de quel nombre de voyageurs ou de kilomètres-voyageur un autobus d'une capacité donnée est rentable ou cesse de l'être dans un réseau de cette importance.

On peut, certes, admettre le principe de subventions, mais nous n'avons aucun élément qui nous permette de savoir si des économies ne pourraient être réalisées.

Je me permets de vous signaler cette situation en toute bonne foi, sans vous dissimuler que je suis un peu choqué de voir un tel déficit dans un réseau que l'on peut considérer normalement comme en pleine activité.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Monsieur Penoy, ma réponse est simple. Elle est celle de quelqu'un qui est au moins aussi provincial que vous et à qui, par-dessus le marché, la situation de la R. A. T. P. cause quelques soucis.

Pouvez-vous me citer, en France, un réseau de transports en commun dont les tarifs n'aient pas augmenté depuis 1951 ? Toute la question est là.

M. Georges Gaillemin. Augmentez-les.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Les dépenses ont augmenté pour la régie autonome des transports parisiens, comme d'ailleurs pour tous les autres réseaux de transports en commun — ce n'est pas une question de mauvaise administration — de 35 à 40 p. 100, alors que les tarifs n'ont pas varié.

Voilà une explication. Tant que l'on n'aura pas porté remède à cette situation, le déficit persistera. C'est l'argument qu'avec la conscience de mes responsabilités je m'efforcerai de faire prévaloir.

M. le rapporteur pour avis. Me permettez-vous de formuler une observation, monsieur le ministre ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Volontiers.

M. le rapporteur pour avis. Je signale à M. Penoy que si la commission des moyens de communication n'a pas soulevé, dans le rapport actuellement en discussion, le problème de la régie autonome des transports parisiens, c'est parce qu'elle est saisie — et notre collègue en est certainement informé — d'une proposition de loi qui doit faire l'objet d'un débat particulier.

Nous avions pensé qu'il était préférable, étant donné l'importance du problème, de le traiter séparément.

M. Antoine Demusois. Me permettez-vous de vous interrompre à mon tour, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je vous en prie.

M. Antoine Demusois. Je désire venir en aide à M. Penoy, qui a demandé à M. le secrétaire d'Etat de lui faire connaître les véritables causes du déficit.

Je comprends que M. le secrétaire d'Etat soit quelque peu gêné pour répondre aujourd'hui, mais je conseille à M. Penoy de se reporter au compte rendu du débat qui fut, à l'initiative des conseillers généraux de la Seine et de Seine-et-Oise, repris dans cette enceinte, M. Bour, M. R. P., étant rapporteur. Il y verra les causes profondes du déficit actuel, causes que nous avons dénoncées, mon ami M. Auguet et moi-même, à l'occasion de ce débat. (*Exclamations au centre.*)

M. René Penoy. Je vous remercie de ce conseil, mon cher collègue.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Pour en terminer avec ce débat dans lequel je voudrais seulement jeter un certain nombre d'idées de principe, je vais, si vous le voulez bien, résumer très exactement la façon dont se pose la question à l'heure actuelle.

Il faut d'abord liquider le passé, ce passé dont nous ne pouvons que constater l'existence: 9 milliards pour les exercices antérieurs au 31 décembre 1955 et 5 milliards du 1ᵉʳ janvier au 30 juin 1956, soit environ 15 milliards de francs.

Ensuite, il s'agira de savoir si nous devons continuer à envisager, par quelque manière que ce soit, de maintenir ce déficit à raison d'un milliard de francs par mois jusqu'à la fin de l'année, ou si nous devons y faire face en adoptant un certain nombre de dispositions.

Ce sera, d'abord, l'inscription d'un crédit en recettes. Sous réserve des quelques centaines de millions que j'espère pouvoir dégager de la gestion actuelle, ou bien vous voterez un crédit qui sera mis à la disposition de la R. A. T. P., ou bien l'argent sera versé par les usagers de la R. A. T. P. Vous choisirez. Mais, en dehors de ces deux moyens, il est impossible d'en sortir.

Les dispositions envisagées comporteront également un projet que je pense pouvoir déposer dès la semaine prochaine sur le bureau de l'Assemblée et qui prévoit la réorganisation, d'une part, de l'office des transports parisiens et, d'autre part, de la R. A. T. P. car il est manifestement impossible de prétendre à une réforme sérieuse dans le cadre, aujourd'hui périmé, de la loi de 1948.

Voilà très exactement quels sont les trois éléments qui se présentent dans cette affaire et auxquels il nous faudra faire face, je le répète, dans les semaines qui viennent, si vous ne voulez pas ajouter un milliard de francs par mois aux obligations de l'Etat. Car, c'est un milliard par mois, à quelque chose près, qu'il faudra verser pour permettre à la R. A. T. P. de fonctionner jusqu'à la fin de l'année.

Je m'excuse de cette trop longue intervention décousue.

M. Joseph Wasmer. Me permettez-vous une observation, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je vous en prie.

M. Joseph Wasmer. Monsieur le secrétaire d'Etat, je m'attendais à une explication plus complète en réponse à la question de M. Schmitt.

Vous nous avez parlé du grand canal d'Alsace et vous nous avez dit que le canal latéral au canal d'Alsace serait abandonné, sur une revendication allemande...

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je n'ai pas dit qu'il était abandonné.

M. Joseph Wasmer. ... revendication allemande fondée sur le fait suivant : la nappe phréatique baisse, sans doute à cause de certains travaux que l'on fait sur le Rhin depuis un siècle.

Faut-il restituer maintenant au Rhin l'eau qui devait aller dans le canal latéral, pour alimenter à nouveau cette nappe souterraine.

Je me permets tout de même de m'étonner que le problème soit abordé précisément à la suite d'une revendication allemande.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je n'ai pas dit cela. Le problème concerne spécialement M. le ministre des affaires étrangères.

M. Joseph Wasmer. Il n'y a pas eu, depuis 1945, une seule session du conseil général du Haut-Rhin où l'on ait étudié ce problème et où l'on ait demandé au Gouvernement de voir l'ensemble de la question.

En U. R. S. S., en Amérique, lorsqu'on transforme de l'eau en électricité, on commence par étudier l'ensemble du problème économique qui se pose, on étudie les besoins agricoles, les besoins industriels. Et, alors seulement, quand on sait de quelle quantité d'eau on disposera pour produire de l'électricité, on établit le plan des barrages.

En réalité, le seul problème qui a été étudié a été celui de la transformation d'eau en électricité et jamais on a voulu voir les autres problèmes qui sont posés.

Dans le Haut-Rhin, la nappe d'eau phréatique a baissé, depuis plusieurs dizaines d'années, de près de huit mètres. Il est, à l'heure actuelle, des points de notre territoire où la nappe se trouve à quinze mètres.

C'est la mort de l'agriculture, la mort des forêts, en tout cas, la cause de très graves difficultés pour toute la population qui habite cette zone.

Ce problème, on n'a jamais voulu l'étudier.

Or, à l'heure actuelle, il a suffi que des revendications allemandes se fassent jour pour que la dernière partie du traité de Versailles que nous tenions encore, le canal d'Alsace, commence à être abandonnée morceau par morceau.

Monsieur le secrétaire d'Etat, j'espère que vous nous donnerez l'assurance que ce problème sera enfin étudié.

Nous sommes en présence d'une thèse allemande. Est-elle juste ? Est-elle exacte ? Nous n'en savons rien.

Nous n'avons pas de thèse à opposer parce qu'aucun grand spécialiste de valeur internationale n'a étudié le problème du côté français.

Je voudrais recevoir de vous l'assurance que ce problème sera étudié, non pas seulement pour nous permettre de confronter notre point de vue avec le point de vue allemand et d'en tirer les conclusions, mais aussi pour que soit revu le problème qui se pose spécialement pour le Haut-Rhin.

En effet, le grand canal d'Alsace existe déjà dans le Haut-Rhin. La solution qui consiste à rendre au Rhin une partie de ses eaux n'est plus guère possible aujourd'hui. Il faut donc trouver une solution de remplacement.

Je voudrais avoir également l'assurance, monsieur le secrétaire d'Etat, que le développement économique et industriel alsacien ne sera pas mis en cause par l'abandon du grand canal d'Alsace.

L'eau est une richesse naturelle qui doit d'abord servir à l'agriculture, comme elle le fait depuis des milliers d'années, mais sa présence intéresse également tout l'avenir industriel du pays. Les grands fleuves sont actuellement des points d'implantation recherchés pour la grande industrie, notamment l'industrie chimique, qui a de très grands besoins d'eau.

Ce problème va-t-il être étudié également ?

Je demande que la solution actuellement retenue qui apparaît comme une solution d'abandon, de facilité, de marchandage, soit reprise par le Gouvernement français et qu'en tout premier lieu une étude sérieuse et complète du problème soit entreprise.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Monsieur Wasmer, personnellement, je n'ai pas beaucoup de goût pour les solutions de facilité et d'abandon.

Vous m'avez demandé de prendre l'engagement de faire examiner sur le plan technique la question que vous avez soulevée. Je prends cet engagement.

Pour le reste, vous reconnaîtrez qu'il s'agit là d'une question qui dépasse le cadre du secrétariat d'Etat aux travaux publics et qu'elle est beaucoup plus du ressort du ministre des affaires étrangères que de moi-même.

M. Félix Kir. Voulez-vous me permettre quelques mots, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Volontiers.

M. Félix Kir. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de me permettre de vous interrompre.

Nous avons écouté avec attention vos intéressantes explications au sujet des transports parisiens.

Vous avez rendu hommage à l'activité et à la conscience professionnelle de tous les employés. Nous nous associons pleinement à cet hommage, mais j'aurais voulu que vous répondiez aux questions qui ont été posées par nos collègues d'Alsace au sujet des cheminots.

Dans le monde des cheminots, il existe des situations tout à fait anormales. Depuis des années, un certain nombre d'entre nous réclament vainement des modifications de barème.

Vous savez avec quelle conscience professionnelle nos cheminots remplissent également leurs fonctions, à tous les échelons.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je désirerais vivement que vous vous penchiez sur ce problème pour y apporter les solutions que nous attendons déjà depuis un certain nombre d'années. (*Applaudissements.*)

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Monsieur le chanoine, on a déjà fait observer ce matin que, dans mon entourage, se trouvait quelqu'un qui connaissait parfaitement ces questions. Je puis vous assurer que nous examinerons celle-ci et que je m'efforcerai de vous donner une réponse aussi satisfaisante que possible.

Je m'excuse encore une fois de ces explications à bâtons rompus. Je pense que la plupart des questions qui seront susceptibles de m'être posées maintenant le seront beaucoup plus opportunément au cours de la discussion des chapitres.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 1.747.000 francs, proposée pour le chapitre 31-01.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.*)

« Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 323.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-11. — Ponts et chaussées. — Rémunérations principales:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 29.662.000 francs. »

La parole est à M. Hénault.

M. Pierre Hénault. Je désire attirer l'attention de l'Assemblée sur l'article additionnel que j'ai déposé à la commission des finances avec M. Pierre Meunier et que la commission a bien voulu prendre en considération.

Il s'agit des agents de travaux et des conducteurs de chantiers. En voici le texte: « Les agents de travaux et conducteurs de chantiers des ponts et chaussées sont classés dans les emplois des services de la catégorie B du ministère des travaux publics, transports et tourisme. » Nombreux sont ceux de nos collègues qui sont intéressés par la situation de cette catégorie de personnel. J'espère que celle-ci sera étudiée d'une façon plus attentive qu'au cours des années précédentes.

Malgré notre persévérance, nous n'avons pas pu faire aboutir les justes revendications de ces agents. Pour l'instant je crois que nous ne pouvons mieux faire que de poser à nouveau le problème mais, le moment venu, c'est-à-dire lors de la discussion des articles, nous espérons que l'Assemblée voudra bien nous suivre et voter notre article additionnel.

M. le président. La parole est à M. Triboulet.

M. Raymond Triboulet. Monsieur le ministre, je me suis fait inscrire sur ce chapitre pour vous demander comment vous concevez le programme de travail du fonds d'investissement routier.

J'ai lu avec intérêt les observations de M. Leenhardt, rapporteur général, sur ce fonds spécial. Je dois avouer que, comme usager de la route, je ne partage pas l'optimisme qui paraît ressortir de son rapport.

Il semble, en effet, qu'un programme d'amélioration des grands itinéraires soit appliqué. Or, il est un grand itinéraire que je connais bien, la route nationale n° 13, dont j'ai eu l'occasion, à plusieurs reprises depuis de nombreuses années, de signaler l'état déplorable dans les régions qui ont été gravement sinistrées au lendemain du débarquement, c'est-à-dire dans les départements du Calvados et de la Manche.

Des camps de matériel énormes avaient été constitués par les alliés au cours de l'hiver 1944-1945, et cet itinéraire avait alors été utilisé par des convois immenses. Aucun crédit spécial n'a été accordé pour la réfection de cette route extrêmement éprouvée par ces passages et son état est vraiment indigne des routes nationales françaises.

Je sais que le fonds d'investissement routier s'intéresse, comme sur d'autres points de la France, à certains ouvrages d'art de l'itinéraire. Au lieu de refaire avec ces crédits la route elle-même, on s'occupe, sur certains croisements, d'établir des bretelles aux tracés savamment dessinés par des ingénieurs des ponts et chaussées tout à fait remarquables. Mais ces travaux de sécurité aux croisements les plus dangereux, indiqués d'ailleurs par M. Leenhardt, ne valent rien s'ils viennent se greffer sur un trajet qui, dans son ensemble, est détestable.

Je demande donc que, pour l'année présente et pour les années à venir, un effort particulier soit fait par le fonds d'investissement routier pour rétablir le sol même des grands itinéraires qui ont été utilisés militairement au lendemain de la Libération et qui n'ont pas été rétablis depuis cette époque.

M. le président. M. Barthélemy a déposé un amendement n° 283 tendant à réduire de 1.000 francs à titre indicatif le crédit du chapitre 31-11.

La parole est à M. Barthélemy.

M. André Barthélemy. Mesdames, messieurs, mon amendement concerne la situation du personnel du laboratoire central des ponts et chaussées.

Ce laboratoire est un organisme technique d'un intérêt considérable, dont l'importance n'a cessé de croître avec la modernisation des méthodes d'action de cette grande administration. Sa compétence s'étend aux études les plus diverses: services routiers, construction de ponts et d'ouvrages d'art. Elle intéresse également Electricité de France, la S. N. C. F., les usines marémotrices, les centres d'énergie atomique, etc.

Un tel organisme nécessite, de toute évidence, un personnel spécialisé et hautement qualifié, stable et parfaitement adapté aux grandes tâches qu'il doit remplir. Or, de l'avis unanime, la situation matérielle et morale du personnel est dérisoire.

D'un vœu adressé en 1951 par le comité paritaire au ministre des travaux publics de l'époque, je détache la critique et la conclusion que voici:

« Un budget du personnel mal compris et insuffisant fait que, sur 135 agents permanents, 93 ne sont pas titulaires. L'instabilité des emplois, le manque de perspectives, des traitements dévalorisant le travail effectivement fait expliquent pourquoi, en trois ans, il y eut un mouvement d'entrées et de sorties de 60 agents. Le laboratoire est une pépinière pour les entreprises privées. Il en résulte des difficultés qu'il ne surmonte pas pour recruter et former à tous les échelons un personnel hautement qualifié et stable. Le comité technique paritaire est convaincu qu'une situation aussi néfaste pour le laboratoire ne peut plus durer sous peine de porter gravement atteinte à ses perspectives proches ou lointaines, en particulier celles qui concernent la formation et la conservation d'un personnel qualifié indispensable à tout laboratoire ».

Ces lignes furent écrites en 1951. Et comme rien de sérieux n'a encore été fait pour porter remède à cette situation désastreuse, celle-ci a encore empiré.

Ce personnel n'a pas de statut, peu d'avancement et ne touche pas de prime. Son traitement est inférieur de 50 p. 100 à celui attribué au personnel similaire des laboratoires privés. Il a conscience de son déclassement et a l'impression d'être complètement abandonné comme négligeable.

Toutes les conditions sont donc ainsi réalisées pour que les meilleurs éléments de ce laboratoire le désertent au profit d'établissements privés.

Le souci de maintenir et de développer cet organisme technique qui est l'honneur de l'administration des ponts et chaussées exige que soient prises des mesures immédiates pour l'amélioration substantielle de la situation et de la rémunération de son personnel.

Nous souhaiterions que le vote de notre amendement incitât M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme à apporter enfin une solution favorable aux revendications des personnels de ce laboratoire. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. M. Noël a déposé un amendement n° 309, tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-11.

La parole est à M. Noël.

M. Marcel Noël. Monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, parmi les personnels du secrétariat d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme, il en est un — tout le monde s'accorde à le reconnaître — qui mérite particulièrement notre attention et ce, pour plusieurs raisons. Je veux parler des agents de travaux et des conducteurs de chantier.

Ils ne sont pas gâtés par l'administration. Ils assurent un travail pénible par tous les temps et ils sont, cependant, traités très injustement.

L'année dernière, grâce à plusieurs votes émis par notre Assemblée et à la suite de plusieurs démarches de la commission des moyens de communication et du tourisme, le taux de certaines primes a été relevé. Mais d'autres injustices flagrantes demeurent

D'abord se pose un problème de reclassement sur lequel notre rapporteur va attirer votre attention avec le dépôt d'un amendement.

L'année dernière, au cours de démarches auprès de M. le secrétaire d'Etat au budget, nous avions fini par obtenir le relèvement des primes. Mais nous avions fortement insisté sur le reclassement en service actif. On ne nous avait pas fait de promesse — car, dans les services du budget, on ne promet jamais rien — mais enfin on nous avait laissé entendre que les revendications des agents de travaux et des conducteurs de chantier pourraient être examinées par paliers, c'est-à-dire, l'année dernière, l'augmentation des primes et, cette année, le changement de catégorie. Nous verrons tout à l'heure quelle est la position de M. le secrétaire d'Etat au budget sur cette question.

Mais il y a, par ailleurs — c'est l'objet de mon amendement — la question des primes pour services rendus.

Depuis 1952, les ministres qui se sont succédé au ministère des travaux publics n'ont pas tenu compte du désir exprimé par l'Assemblée nationale de voir étendre à ces agents le bénéfice du décret du 3 janvier 1952.

Quelle était la portée de ce décret ?

Les fonctionnaires des ponts et chaussées bénéficient de primes de service de rendement aux taux suivants. Sur les émoluments moyens soumis à retenue pour pension : 12 p. 100 pour les inspecteurs généraux et ingénieurs en chef ; 9 p. 100 pour les ingénieurs ordinaires ; 6 p. 100 pour les ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics; 4 p. 100 pour les adjoints techniques; 3 p. 100 pour les commis, sténodactylographes et agents de bureau.

Quel calcul démocratique a présidé à l'élaboration de ces chiffres et comme on retrouve bien là le vieil esprit rétrograde de la maison du boulevard Saint-Germain!

Comme chacun peut le constater, les agents de travaux et les conducteurs de chantier sont naturellement exclus du bénéfice de ces primes. Ils ne perçoivent que quelques gratifications.

Le but de notre amendement est d'inviter le Gouvernement à accorder le bénéfice du décret du 3 janvier 1952 à un taux respectable aux agents de travaux et conducteurs de chantier. J'ose espérer que nous allons recueillir l'unanimité de notre Assemblée, la catégorie dont il est question — nos cantonniers — jouissant ici, je le crois, d'une sympathie générale. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. M. Raymond Mondon (Réunion) a déposé un amendement n° 310 tendant à réduire de 1.000 francs à titre indicatif le crédit du chapitre 31-11.

La parole est à M. Raymond Mondon (Réunion).

M. Raymond Mondon (Réunion). Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, les questions que je vais exposer sont étroitement liées entre elles, bien qu'intéressant des services différents. Voilà pourquoi, et je m'en excuse, je n'ai pas demandé à intervenir sur d'autres chapitres du budget des travaux publics.

En application des dispositions du décret n° 46-1778 du 10 septembre 1947, tous les ministères ont déjà intégré, sans examen ni concours, dans les cadres métropolitains intéressés, les fonctionnaires des ex-cadres locaux des départements d'outre-mer et ce, avec effet financier du 1er janvier 1948.

Ce décret a été appliqué à l'ensemble des fonctionnaires des différents services et même, comme dans les postes, télégraphes et téléphones, aux ouvriers et mécaniciens, sauf lorsque les effectifs étaient trop élevés par rapport à ceux des services correspondants de la métropole. Dans ce dernier cas, une partie des agents intéressés a été versée dans des cadres parallèles.

Le ministère des travaux publics, des transports et du tourisme est le seul à n'avoir pas, à ce jour, intégré tout son personnel puisqu'il n'a appliqué le décret précité qu'aux ingénieurs, adjoints techiques et employés de bureau.

Les surveillants des travaux publics n'ont pas encore été assimilés aux conducteurs de chantier. Ils sont actuellement en conflit avec l'administration qui a décidé de leur faire subir un examen préalable, contrairement à ce qui s'est passé dans les autres services publics et alors que, pour la plupart, ils vont bientôt atteindre l'âge de la retraite.

Un cadre spécial a bien été créé pour les chefs d'ateliers, sous-chefs d'ateliers, mécaniciens et ouvriers, et un concours organisé. Mais le nombre des bénéficiaires de cette mesure est nettement insuffisant. C'est ainsi qu'à la Réunion, 53 agents seulement sur 121 pourront être intégrés. Les autres sont à juste titre inquiets du sort qui leur est réservé.

Le cadre des agents de travaux n'a pas encore été organisé pour les cantonniers et cependant le service des ponts et chaussées, dans les départements d'outre-mer, est organisé sur les bases métropolitaines, avec des subdivisions, des brigades et des cantons.

Enfin, les agents de l'arrondissement maritime de la Réunion, pris en charge par les ponts et chaussées, après la cession du port à l'Etat en 1950 attendent encore leur assimilation au point de vue des traitements, assimilation qui aurait dû intervenir à compter du 1er janvier 1951.

Le mécontentement qui résulte de la situation que je viens d'évoquer est d'autant plus grand que le ministère des travaux publics, au nom de la départementalisation, a procédé sans retard à la dissolution d'un certain nombre d'organismes dont les centaines de travailleurs sont devenus des chômeurs ou ont été réembauchés à des salaires très bas par les entreprises privées.

C'est ainsi qu'à la Réunion, le ministère des transports a dissous la régie départementale des bâtiments en 1949, la régie du chemin de fer et du port en 1950, avec comme conséquence, la cession de l'outillage public et celle des manutentions, avec leurs millions de bénéfices, à la chambre de commerce et à une société privée.

C'est ainsi également qu'il a supprimé, par un arrêté pris en août 1955, un tronçon du réseau ferré alors qu'il s'agit d'un chemin de fer départemental et que le conseil général de la Réunion ne s'est pas prononcé clairement sur cette suppression. Les conséquences de cette décision sont telles d'ailleurs que le même conseil général vient d'adopter une motion tendant à un nouvel examen de toute la question des chemins de fer.

Toujours est-il cependant que des centaines de cheminots grossissent actuellement les rangs d'une armée déjà nombreuse de chômeurs, en attendant d'avoir atteint l'âge de cinquante-cinq ans pour pouvoir prétendre à une retraite proportionnelle, que d'autres âgés de cinquante-cinq ans et plus ont été mis à la retraite sans avoir bénéficié des dispositions de l'article 68 de la convention collective des V. F. I. L., de sorte qu'ils en sont réduits à vivre des maigres avances qui leur sont faites et qui, quelquefois, n'atteignent même pas le montant des retenues effectuées sur leurs soldes mensuelles d'activité.

Je viens de recevoir de vingt-quatre retraités de la Réunion qui totalisent ensemble plus de 800 années de services aux chemins de fer une pétition dans laquelle ils disent notamment:

« Nous avons été mis à la retraite avec un préavis de quelques jours.

« Or, l'article 68 de la convention collective des V. F. I. L. stipule que pour les mises à la retraite « les services rendus par l'agent et ses charges de famille sont également pris en considération. Un agent mis à la retraite doit normalement en être avisé trois mois à l'avance. »

« Or, cette disposition ne nous est pas appliquée.

« On refuse de nous payer ces trois mois de préavis prévus par la convention collective, alors que l'article 26 de la même convention collective est appliqué au personnel du C. F. R. en ce qui concerne le calcul des indemnités de licenciement. »

Et ces retraités ajoutent:

« Depuis quatre mois notre situation s'aggrave chaque jour.

« En effet, nous dépendons actuellement de deux caisses de retraites: de la C. R. F. O. M — caisse des retraites de la France d'outre-mer, ex-C. I. R., caisse intercoloniale des retraites — caisse à laquelle nous avons cotisé pendant des dizaines d'années — et de la C. A. M. R., caisse autonome mutuelle des retraites — à laquelle nous avons cotisé ces sept dernières années. Or, nous ne percevons de la C. A. M. R. qu'une avance qui se situe actuellement — selon les catégories et les années d'ancienneté des agents — entre 500 francs et 2.300 francs par mois.

« Quant à la C. R. F. O. M. — ex-C. I. R. — à laquelle nous avons le plus longtemps cotisé, elle ne nous sert actuellement aucune avance.

« Et nous avons malheureusement l'exemple de nos camarades plus anciens — à la retraite depuis quatre ou cinq ans, ou plus, et dont certains sont morts depuis — auxquels la pension n'a même pas encore été liquidée par la C. R. F. O. M., ex-C. I. R. »

C'est pour protester contre une telle situation dans les différents services du ministère des transports et du tourisme à la Réunion et dans les autres départements d'outre-mer que nous avons déposé un amendement.

Je demande à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme de bien vouloir apporter toute son attention à cette situation qui mérite des solutions d'équité et d'humanité, dans les délais les plus brefs. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. M. Dumortier a déposé, au nom de la commission des moyens de communication et du tourisme, saisie pour avis, un amendement n° 331 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-11.

La parole est à M. Dumortier.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Monsieur le ministre, la commission des moyens de communication et du tourisme a repris, sous la forme d'une proposition de loi qui fait l'objet du rapport n° 936, le problème du classement des agents de travaux et des conducteurs de chantiers des ponts et chaussées de la catégorie A à la catégorie B.

La commission s'étonne, devant l'unanimité déjà réalisée en son sein, et à plusieurs reprises au sein de l'Assemblée, que l'exécutif ne donne jamais satisfaction à cet égard au législatif et qu'ainsi la volonté unanime de l'Assemblée ne puisse s'exercer. Elle regrette que, dans ces conditions, un personnel qui a vraiment le droit d'être classé parmi les fonctionnaires du cadre B, c'est-à-dire ayant des difficultés spéciales, ne reçoive pas satisfaction.

Lorsque nous connaissions le système des cartes d'alimentation, monsieur le ministre, les cantonniers et chefs cantonniers étaient de ceux qui avaient droit à la carte de travailleur de force. Déjà à ce moment-là, alors que les travaux routiers n'étaient pas aussi nombreux et pénibles que maintenant, on reconnaissait que ces agents faisaient partie des cadres actifs de la nation.

Actuellement, avec la modernisation des moyens de goudronnage, en particulier, certains travaux réclament de plus en plus de force et d'endurance physique et physiologique de la par des agents de travaux et des conducteurs de chantier. On fait appel à eux par tous les temps, et surtout quand il fait très mauvais, en cas d'enneigement, de verglas, d'éboulements en montagne, etc. Chaque fois que les circonstances atmosphériques sont telles que le commun des mortels préfère rester à la maison, ce sont ces agents que l'on envoie sur les routes apporter leur concours.

Par ailleurs, ils sont souvent exposés au danger car les travaux s'exécutent sur des routes où la circulation a augmenté. Nous avons indiqué dans le rapport que, de 1950 à 1955, la circulation avait doublé. Leurs travaux s'exécutent donc parfois dans des conditions très dangereuses et l'on pourrait citer les noms des employés des ponts et chaussées, agents de travaux et conducteurs de chantier qui sont morts en accomplissant leur modeste devoir.

C'est pourquoi nous demandons instamment à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme et à M. le secrétaire d'Etat au budget de ne pas nous opposer l'article guillotine, mais au contraire de nous permettre d'envisager un échelonnement qui réparera une injustice profonde.

Il y a, en effet, injustice profonde du fait qu'en 1949 ces agent ont été intégrés dans le corps des fonctionnaires de l'Etat sans que soit précisée la catégorie à laquelle ils devaient être rattachés. C'est parce que le deuxième décret de classe-

ment n'a pas été pris qu'ils ont été classés dans la catégorie A, correspondant autrefois aux emplois sédentaires.

M. Marcel Anthonioz. C'est exact.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Si cette décision de classement avait été prise, je ne doute point que quelque commission que ce soit, quelque groupement d'hommes que ce soit, appartenant à l'administration des ponts et chaussées ou à n'importe quelle autre aurait trouvé tout à fait normal et légitime de classer les descendants de ceux qui travaillaient sur la route de Louviers dans la catégorie B des fonctionnaires publics.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. Jean Filippi, *secrétaire d'Etat au budget.* J'ai écouté avec beaucoup d'attention les observations présentées par M. Dumortier sur la situation des agents de travaux et conducteurs de chantier.

Je sais que ce problème préoccupe la commission des moyens de communication et du tourisme, ainsi que la commission des finances, puisque deux de ses membres, MM. Hénault et Meunier, ont déposé un article additionnel sur le même sujet.

M. Roger Leenhardt, *rapporteur général.* Il a été pris en considération par la commission des finances.

M. le secrétaire d'Etat au budget. De quoi s'agit-il ? Il s'agit de faire passer 42.000 agents de la catégorie A à la catégorie B, c'est-à-dire de leur donner la possibilité d'obtenir leur retraite à cinquante-cinq ans d'âge et après vingt-cinq ans de service, au lieu de soixante ans d'âge et trente ans de service, cette retraite étant calculée sur le cinquantième du traitement au lieu d'être calculée sur le soixantième.

Je sais que, depuis longtemps, ce problème a retenu l'attention du Parlement et que, depuis longtemps, il est à l'étude dans les services compétents, particulièrement ceux du secrétariat d'Etat au budget.

Je ne peux malheureusement pas vous apporter, pour la solution de ce problème, un avis favorable, non que je méconnaisse qu'un certain nombre d'arguments militent en faveur du classement en catégorie B, sinon de tous, du moins d'un grand nombre de ces agents, mais, comme vous le savez, le Gouvernement — vous l'avez suivi chaque fois qu'il vous a posé le problème dans son ensemble — se trouve devant la nécessité de ne pas rendre plus grave qu'il ne l'était lorsqu'il est arrivé devant vous le déficit qui résulte pour l'ensemble du budget de 1956 des suppléments de crédits inscrits dans le collectif.

Ce déficit, qui a été chiffré au total à 588 milliards de francs et qui est de ce fait nettement supérieur au déficit de l'année dernière, n'a pu être contenu dans ces limites déjà trop larges qu'à la suite d'économies très rigoureuses, économies que, au cours de la discussion générale, un certain nombre d'entre vous ont considéré comme n'étant peut-être pas suffisantes, économies qui nous ont paru être dans les limites du possible mais qui ont requis, de la part du Gouvernement dans son ensemble, un effort constant, et de la part des ministres dépensiers, qui sont aussi désireux que chacun de vous de voir accroître les crédits de leur département ministériel, un esprit de très grande compréhension.

Je m'excuse de formuler à propos de ce cas particulier cette déclaration d'ordre général, mais je voudrais vous demander de partager les préoccupations du secrétaire d'Etat au budget, de l'aider à maintenir le déficit dans les limites dans lesquelles il se trouve contenu, et c'est pourquoi je vous demande, monsieur Dumortier, de bien vouloir retirer votre amendement.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous comprends parfaitement, et dans le rapport que j'ai présenté pour avis au nom de la commission des moyens de communication, j'ai indiqué que je connaissais les difficultés auxquelles se heurte le Gouvernement.

Aussi, ce n'est pas même une inscription budgétaire au titre de cette année que je vous demande, mais simplement une acceptation du principe de la mise à l'étude d'un plan de reclassement en catégorie B, s'échelonnant sur cinq années à partir de 1957, des agents de travaux et des conducteurs de chantier.

Il s'agit d'une œuvre de justice à incidences financières minimes, même pour l'année prochaine, mais qui apportera une légitime satisfaction aux intéressés.

Si vous acceptiez cette étude tendant à opérer le reclassement en cinq années à partir de 1957, nous retirerions notre amendement. Dans le cas contraire, je serai obligé, monsieur le secrétaire d'Etat, de le maintenir, au nom de la commission des moyens de communication.

M. le président. La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai écouté avec beaucoup d'attention votre rappel des difficultés budgétaires. Nous ne les ignorons pas et nous partageons vos soucis, mais je suis dans l'obligation de remarquer que depuis de nombreuses années, je pourrais presque dire depuis plusieurs législatures, cette question des agents de travaux et des conducteurs de chantier est posée devant le Gouvernement et que, régulièrement, après des votes massifs, presque unanimes, de l'Assemblée nationale, rien n'est fait et la question n'est même pas mise à l'étude.

Aussi, un certain nombre de mes amis et moi-même nous nous réservons quant aux votes que nous aurons à émettre sur certains chapitres, et éventuellement sur le budget, si l'on ne nous donne pas, sinon des assurances budgétaires, du moins des indications dans le sens précisé par notre rapporteur, M. Dumortier.

Il ne s'agit pas d'engager les finances publiques dans l'immédiat, mais d'apporter, à plus ou moins longue échéance, une solution à un problème qui devrait en avoir trouvé une depuis longtemps.

Pouvez-vous nous donner des apaisements plus certains — je le dis franchement — que ceux que nous avons reçus des gouvernements précédents ?

M. le président. La parole est à M. Pierre Meunier.

M. Pierre Meunier. Monsieur le ministre, je regrette vivement la fin de non-recevoir que vous venez de nous opposer.

M. le secrétaire d'Etat au budget. Mais non!

M. Pierre Meunier. Je crains qu'il s'agisse bien d'une fin de non-recevoir.

Depuis cinq ans l'Assemblée nationale demande à l'unanimité au Gouvernement d'examiner cette question et de réparer l'une des injustices les plus criantes de la fonction publique. Chaque année, les ministres des travaux publics et du budget nous répondent que l'affaire est à l'étude et qu'on espère pouvoir prochainement prendre des dispositions pour classer les agents de travaux et les conducteurs de chantier dans la catégorie B, celle des services actifs.

Cette année, vous nous dites qu'en raison de la situation budgétaire il n'est pas possible au Gouvernement de prendre des engagements. J'insiste auprès de vous pour que la question soit reconsidérée. Il ne s'agit pas de crédits importants et vous pourriez, comme l'a suggéré M. le rapporteur de la commission des moyens de communication, procéder par étapes.

Si vous n'acceptiez pas cette proposition de transaction, il s'agirait bien alors d'une fin de non-recevoir et il ne nous resterait plus qu'à réserver le chapitre 31-11.

M. le président. La parole est à M. Souquès.

M. Pierre Souquès. Si les agents de travaux et les conducteurs de chantier ont obtenu l'année dernière quelques satisfactions, il n'en reste pas moins qu'un certain nombre de leurs revendications, et des plus modestes, attendent encore d'être satisfaites. C'est le cas de celle dont il s'agit en ce moment.

C'est pourquoi le groupe radical, à l'unanimité, s'associe aux observations formulées par les précédents orateurs. Il fait sienne la transaction qui vient d'être proposée par M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, et si M. le secrétaire d'Etat au budget ne pouvait pas l'accepter, nous voterions l'amendement présenté par M. Dumortier.

M. le président. La parole est à M. François Benard.

M. François Benard (Hautes-Alpes). M. le secrétaire d'Etat au budget a fait une objection que je crois très grave. Il nous a dit: « C'est un problème de retraite. Je serais placé, si je voulais donner satisfaction aux agents de travaux, devant l'obligation de reviser l'âge de la retraite ».

Cette déclaration revêt pour nous un caractère exceptionnel. En effet, nous venons de voter la constitution d'un fonds national de solidarité. Tout à l'heure, nous examinions le déficit de la R. A. T. P. dans lequel — on ne l'a pas dit, mais il faut le savoir — la caisse des retraites entre pour quatre milliards et demi. Bientôt nous parlerons du déficit de la Société nationale des chemins de fer français, dont une partie est provoquée, là aussi, par un versement de 90 milliards de francs que la S. N. C. F. est obligée de faire à sa caisse de retraites.

Alors il est vraiment regrettable qu'au moment où l'on essaye de mettre de l'ordre dans le système des retraites et des allocations de vieillesse on prétende exclure les cantonniers du bénéfice de ces mesures.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. le secrétaire d'Etat au budget. M. Pierre Meunier a rappelé que, depuis cinq ans, le Parlement unanime — il l'est encore aujourd'hui — demande que ces mesures soient prises, mais que depuis cinq ans aussi le Gouvernement n'a pas pu les prendre.

Certes, la législature a changé et des mesures sociales importantes — on l'a reconnu ce matin encore — ont été prises par le Gouvernement; mais en même temps qu'il promettait ces mesures sociales, le président du conseil affirmait à la tribune sa volonté de lutter contre l'inflation.

Aujourd'hui, à l'occasion de chaque chapitre, je me trouve en présence d'une Assemblée qui, bien naturellement, demande des augmentations de dépenses et je ne puis pas dire à M. Pierre Meunier que les finances publiques sont plus à l'aise qu'au cours des cinq années précédentes. Par conséquent, je ne puis lui promettre de résoudre ce problème pour 1957, car d'ores et déjà je dois dire que pour l'exercice 1957 ce Gouvernement, s'il a l'honneur de vous présenter le prochain budget, devra encore faire preuve de la même rigueur budgétaire qu'il vous demande d'accepter aujourd'hui.

Ce que cependant je peux vous déclarer — je ne saurais m'engager davantage présentement — c'est que nous allons examiner s'il est possible au moins d'amorcer la réforme dans le cadre du budget de 1957, comme on nous l'a demandé.

Mais devant la situation, telle que je la vois aujourd'hui, du budget de 1957 — peut-être celle-ci évoluera-t-elle dans un sens favorable au cours des prochains mois — je ne peux vous apporter d'autre assurance.

M. le président. La parole est à M. David.

M. Marcel David. Je partage les inquiétudes de M. le secrétaire d'Etat au budget. Il peut être assuré que notre groupe au moins mettra tout en œuvre pour l'aider à lutter contre l'inflation.

La commission des finances a reçu les confidences de M. le ministre des affaires économiques et financières; vous assistiez à cette conversation, monsieur le secrétaire d'Etat au budget.

Je vous apporte une solution qui va dans le sens suggéré par M. le rapporteur pour avis et à laquelle il semble que vous vous rallieriez volontiers.

Je comprends fort bien que vous ne puissiez prendre un engagement total immédiatement. Mais ne pourriez-vous pas procéder par tranches, fixer un début d'exécution à une date assez rapprochée, en 1956, et poursuivre le reclassement en 1957, en étalant la mesure sur trois ou quatre ans ?

Cela ne coûterait pas très cher au budget. Vos engagements ne seraient pas très lourds et vous donneriez ainsi satisfaction à une catégorie de travailleurs que l'Assemblée a toujours soutenue.

Sur le plan social, vous feriez œuvre utile en même temps que vous répondriez à la volonté manifestée cinq ans de suite par notre Assemblée.

Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de réfléchir à ce plan de deux ans ou de trois ans, qui nous donnerait satisfaction et qui vous permettrait quand même de ne pas trop surcharger le budget.

M. Albert Denvers. Il faut surtout réparer une injustice.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. le secrétaire d'Etat au budget. Mesdames, messieurs, croyez que, en tant que sénateur de la Corse, le secrétaire d'Etat au budget est aussi intéressé que vous par les conducteurs et agents des travaux publics. Il représente un département dans lequel leur revendication s'exprime plus vivement que dans les vôtres parce que c'est un département plus pauvre qu'aucun des vôtres.

Ne croyez donc pas que je sois insensible ou indifférent au sort de ces agents mais, au poste que j'occupe, je ne peux pas non plus être indifférent aux nécessités de rigueur budgétaire que nous imposent les circonstances.

Le seul engagement que je puisse prendre, c'est de mettre à l'étude le reclassement étalé sur une certaine période, mais je ne peux pas prendre dès maintenant l'engagement qu'un crédit sera inscrit en 1957.

Je souhaite que la situation budgétaire nous permette de le faire à l'automne, mais je ne peux pas vous en apporter aujourd'hui l'assurance.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Puisque M. le secrétaire d'Etat au budget a bien voulu prendre l'engagement de mettre à l'étude un projet étalé (*Mouvements divers à droite et au centre*) sans engagement formel de réalisation...

M. Roland de Moustier. Etes-vous dans la majorité ou dans l'opposition ?

M. Jean Cayeux. C'est très « front républicain ».

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* M. le secrétaire d'Etat au budget a très exactement pris l'engagement de mettre à l'étude une réalisation étalée de la réforme.

Il n'a pas voulu, par contre, s'engager sur le plan du financement budgétaire et vous savez fort bien, comme moi, qu'il lui est impossible de le faire actuellement.

J'enregistre cette première marque de bonne volonté à cet égard de la part du Gouvernement.

Par ailleurs, étant donné que j'ai déposé au nom de la commission des moyens de communication et en mon nom personnel une proposition de loi portant le numéro 1936, qui permettra à l'Assemblée de manifester sa volonté formelle dans un autre débat, je retire l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Demusois.

M. Antoine Demusois. Je suis profondément troublé par les déclarations de M. le secrétaire d'Etat au budget et je vais poser la question sur un plan qui n'a pas encore été abordé, dans ce débat, mais qui me paraît très sérieux.

Il est vrai qu'aux termes de la Constitution nous n'avons pas l'initiative des dépenses en matière budgétaire; mais en dehors du vote du budget, l'Assemblée, organisme parlementaire responsable devant l'opinion publique et le corps électoral, assume des obligations. Elle entend s'en acquitter.

Lorsque le Gouvernement s'oppose à des augmentations de dépenses d'initiative parlementaire, c'est son droit. Il n'en demeure pas moins que, dans l'esprit même de la Constitution, lorsque l'Assemblée se prononce par un vote, le devoir essentiel du Gouvernement est tout de même de ne pas faire fi de la volonté de l'Assemblée. Son devoir est au contraire de rechercher, puisque cette volonté s'est manifestée très clairement et dans des conditions conformes à la Constitution, comment y faire droit.

Or, pour l'objet qui nous occupe, cinq fois l'Assemblée s'est prononcée, à la presque unanimité, et cinq fois successivement on a fait fi de sa volonté. Le Gouvernement nous place en singulière position, et l'on peut même se demander à quoi servent nos débats.

Si nous vous demandions à l'occasion du budget de 1956 l'inscription immédiate des crédits permettant de couvrir les dépenses nécessitées par cette réforme, vous pourriez nous objecter que nous n'en avons pas le droit. Mais après qu'en plusieurs circonstances, en dehors de la discussion budgétaire, l'Assemblée a manifesté sa volonté — elle l'a fait sur ce problème des agents des ponts et chaussées qui nous préoccupe aujourd'hui — le Gouvernement doit tenir compte de cette volonté, étudier le moyen de lui donner satisfaction et faire à l'occasion de la discussion du budget des propositions qui tiennent compte de la volonté de l'Assemblée.

C'est ainsi que se pose le problème, ou bien alors nous perdons notre temps lorsque nous nous efforçons de proposer au Gouvernement des solutions conformes aux intérêts que nous avons la charge de défendre devant vous. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. le secrétaire d'Etat au budget. Je m'excuse de prolonger ce débat, mais je voudrais adresser une prière à certains de nos collègues et répondre à M. Demusois.

Je m'adresse d'abord à ceux de nos collègues qui, tout à l'heure, se sont étonnés que M. Dumortier ait accepté de retirer son amendement.

Je suis peiné chaque fois que je vois, sur des bancs où l'on réclame des économies d'ensemble...

M. Roland de Moustier. Pourquoi vous tournez-vous de notre côté ? Regardez de l'autre côté, monsieur le ministre. Tournez-vous vers votre majorité.

M. le secrétaire d'Etat au budget. C'est bien à vous que je m'adresse.

M. Roland de Moustier. Adressez-vous à votre majorité. Un ministre des finances doit être soutenu par sa majorité et non par l'opposition.

M. Jean Llante. Nous n'avons pas de marquis de notre côté.

M. Roland de Moustier. Nous sommes en régime parlementaire. Adressez-vous à la majorité qui soutient le Gouvernement, tournez-vous de l'autre côté.

M. Marcel David. Soyez sérieux, monsieur de Moustier!

M. Jean Llante. La noblesse décadente est de votre côté, vous le savez bien.

M. le secrétaire d'Etat au budget. Monsieur de Moustier, j'ai le droit de compter sur les membres de la minorité pour défendre l'équilibre budgétaire et la monnaie. C'est pourquoi je prie ceux qui réclament des économies d'ensemble de ne pas demander aussi des dépenses supplémentaires de détail.

Je réponds maintenant à M. Demusois qu'il n'est évidemment pas dans mon esprit de porter atteinte à la Constitution, dont tous les articles ne me sont du reste pas encore aussi familiers qu'à lui. Je ne voudrais pas paraître enlever à l'Assemblée ses prérogatives ou faire fi de la volonté du Parlement.

Bien au contraire, pour respecter la volonté du Parlement, désireux de mettre à l'étude des questions à propos desquelles sa volonté s'est manifestée à plusieurs reprises, j'ai demandé à la direction du budget de prendre les dispositions techniques, je pourrais même dire automatiques, pour que les secrétaires

d'Etat au budget qui se succèdent connaissent, à l'occasion de l'examen de chaque budget ou de chaque collectif, la volonté du Parlement précédemment exprimée et les engagements qu'ont pris leurs prédécesseurs au Gouvernement.

M. le président. L'amendement de M. Dumortier a été retiré.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme au sujet de l'amendement de M. Barthélemy.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je répondrai, en effet, dans l'ordre aux auteurs d'amendements.

L'amendement de M. Barthélemy est relatif à la question du personnel du laboratoire central des ponts et chaussées.

Ce laboratoire emploie trois sortes de personnels: du personnel titulaire des services des ponts et chaussées, un personnel spécial du cadre du laboratoire central — assistants, physiciens, chimistes, etc. — des agents contractuels des première et deuxième catégories, enfin des auxiliaires temporaires.

Les représentants des agents appartenant aux catégories 2, 3 et 4 sont venus entretenir mes services, le 8 juin dernier, du problème de leur rémunération en faisant valoir, d'une part les services que rend le laboratoire dans le domaine technique et dans celui des prix de revient, d'autre part la situation plus favorable des agents de même qualification dans le secteur privé.

Leurs demandes seront étudiées avec le désir de trouver des possibilités d'amélioration, tout d'abord dans le cadre des règlements existants, notamment pour les contractuels.

Si des moyens nouveaux doivent être recherchés, il faudra, évidemment, recueillir l'accord des départements chargés du budget et de la fonction publique.

Si je fais observer à M. Barthélemy que cette promesse d'étude a été donnée le 8 juin, je crois que j'aurai quelque droit à lui demander de retirer son amendement.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Barthélemy ?

M. André Barthélemy. En conséquence des déclarations de M. le ministre, que j'ai enregistrées, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement de M. Barthélemy est retiré.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. L'amendement de M. Noël sur les primes de rendement aux agents de travaux et conducteurs de chantiers aurait mieux trouvé sa place au chapitre 31-11.

Je déplore l'insuffisance du crédit affecté au payement des primes pour services rendus attribuées aux agents de travaux et conducteurs de chantiers. Ce crédit, qui était de 103 millions en 1955, sera de 115 millions en 1956. Mes prédécesseurs, tout en ne fixant pas de règles impératives pour la répartition des primes, ont dû forcément tracer un cadre assez étroit du fait de la modicité du crédit; dans ce cadre, les conducteurs de chantier, en raison des sujétions propres à leur emploi, se trouvent bénéficier de primes relativement plus élevées que celles des agents de travaux.

En outre, présentement, une fraction assez élevée de ce dernier cadre n'est pas appelée à bénéficier des primes, mais il faut noter qu'en contrepartie les indemnités pour travaux supplémentaires sont attribuées aux agents de travaux de manière beaucoup moins stricte qu'aux conducteurs de chantier. Le département des travaux publics ne peut que répartir au mieux ce qu'il a, et toute mesure tendant à relever les crédits devrait être assortie de ressources équivalentes que l'auteur de l'amendement n'a pas indiquées et qu'il ne dépend pas du secrétaire d'Etat aux travaux publics de proposer.

D'ailleurs, il s'agit d'une prime de création récente, et il n'est pas exclu que, compte tenu d'éventuels fonds de concours que les départements ont la faculté d'attribuer, la situation puisse s'améliorer. Je vous assure, mon cher collègue, que je ferai tout mon possible pour y contribuer.

M. le président. La parole est à M. Noël.

M. Marcel Noël. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de vos explications, mais elles ne me donnent pas satisfaction. C'est la raison pour laquelle je maintiens mon amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Noël.

(L'amendement, mis aux voix, est adopté.)

M. Marcel Noël. Je demande la parole.

M. René Penoy. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Noël.

M. Marcel Noël. Monsieur le président, je désire reprendre l'amendement déposé par la commission des moyens de communication et du tourisme, en ce qui concerne la classification des conducteurs de chantier et des agents de travaux en service actif.

M. le président. La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Monsieur le président, j'ai demandé la parole parce que, précisément, j'avais l'intention de reprendre l'amendement de M. Dumortier en mon nom et au nom de mes amis. En effet, nous désirons avoir quelques assurances sur l'échelonnement d'une solution dans les quelques années à venir.

Je reprends donc également l'amendement de M. Dumortier et je demande qu'il soit mis aux voix par scrutin. *(Mouvements divers.)*

M. le président. Malheureusement, le délai prévu au règlement n'a pas été respecté.

La parole est à M. Hénault.

M. Pierre Hénault. Je me demande si cet amendement ne fait pas double emploi avec un article additionnel qui a été pris en considération par la commission des finances et dont l'objet est le même.

Ne vaudrait-il pas mieux réserver purement et simplement le chapitre jusqu'au vote de l'article additionnel auquel je viens de faire allusion ?

M. Antoine Demusois. Un bon tiens vaut mieux que deux tu l'auras. C'est un très vieux proverbe.

M. le président. La parole est à M. Dumortier, rapporteur pour avis.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Je voudrais expliquer à nos collègues dans quel esprit et pourquoi j'ai accepté de retirer l'amendement et je demanderai à nos collègues, aussi bien à M. Penoy qu'à M. Noël, de vouloir bien comprendre ma façon d'opérer.

Pourquoi ai-je agi ainsi ?

La première remarque que je ferai s'adressera à notre collègue M. de Moustier. Ce qui m'a poussé tout à l'heure à retirer mon amendement, ce ne fut pas le désir de réaliser une opération de quelque ordre que ce fût mais un souci d'efficacité parce que je suis sincèrement et profondément attaché à voir les agents de travaux et les conducteurs de chantier obtenir satisfaction.

M. Roland de Moustier. Pas plus que moi.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Je ne mets pas en doute votre volonté, mon cher collègue, mais votre interruption de tout à l'heure n'était pas tout à fait dirigée dans ce sens.

En agissant ainsi, j'ai obéi à un souci de nature politique, au sens le plus noble de ce mot, en essayant de réaliser dans le cadre parlementaire un ajustement au sein de la fonction publique d'une catégorie que je juge déclassée. C'est pourquoi je pense uniquement à lui faire obtenir satisfaction. L'adoption par l'unanimité de cette Assemblée d'un amendement portant abattement indicatif de 1.000 francs aura un effet absolument nul alors que le but que je voulais atteindre en déposant cet amendement, c'était de permettre à la discussion de s'ouvrir.

Je note que, pour la première fois, un représentant du Gouvernement nous a promis de mettre à l'étude une réalisation échelonnée de reclassement.

J'ai consulté les numéros du *Journal officiel* des années précédentes et j'ai constaté qu'aucun représentant du budget n'avait fait cette promesse concernant le problème des agents de travaux et des conducteurs de chantier.

Je serai constant et fidèle près des services de M. Filippi et je leur demanderai fréquemment où en est l'étude de ce projet de reclassement.

Je garantis à mes collègues de la commission des moyens de communication que je ferai tous mes efforts pour tâcher d'obtenir satisfaction. Par ailleurs, je vous fais part du dépôt de la proposition de loi n° 1936. Nous aurons alors l'occasion de manifester par un vote sur cette proposition de loi notre désir d'obtenir ce reclassement.

C'est pourquoi j'avais pensé être votre interprète, messieurs Penoy et Noël, en retirant cet amendement. Je considérais que c'était la méthode la plus simple et la plus pratique pour arriver à un résultat, alors que l'adoption de l'amendement lui-même n'entraînerait pas un bénéfice supplémentaire en faveur des agents de travaux et des conducteurs de chantier.

Mme Renée Reyraud. Mais elle permettra au ministre de l'appliquer.

M. le président. La parole est à M. Noël.

M. Marcel Noël. Nous avons entendu M. le secrétaire d'Etat au budget, dont les propos et l'attitude nous ont surpris, avec beaucoup de désillusion. Etant donné l'unanimité qui s'est manifestée à chaque vote du budget des travaux publics, nous pensions qu'enfin, peut-être aujourd'hui, on en tiendrait compte, surtout en raison des promesses qui nous ont été faites, l'année dernière, par votre prédécesseur.

Or, monsieur le rapporteur, le vote d'un amendement que nous maintenons — et que nous maintiendrons encore — ne peut gêner en rien le secrétaire d'Etat au budget mais, au contraire, l'aider.

L'unanimité qui se réalisera lui donnera encore plus de force et de conviction pour entamer les pourparlers et les travaux nécessaires pour accorder satisfaction aux intéressés.

Alors, pourquoi retirer notre amendement ? Au contraire, monsieur le secrétaire d'Etat, nous voulons fermement vous aider. Nous comprenons peut-être vos difficultés, c'est vrai, mais si vous voulez réellement donner satisfaction aux agents de travaux et aux conducteurs de chantier, acceptez donc vous-même notre amendement et votez avec nous. Ainsi, vous manifesterez au moins votre ferme volonté de leur donner satisfaction. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Cayeux.

M. Jean Cayeux. M. Hénault indiquait tout à l'heure qu'un article additionnel avait été déposé sur lequel nous serions incités à voter. Si cet article doit être mis aux voix et adopté, je veux bien que l'on réserve le chapitre contesté.

Cette suggestion semblait recevoir votre agrément, monsieur le secrétaire d'Etat. Réservons ce chapitre jusqu'à ce qu'il soit statué sur l'article additionnel. Si celui-ci ne nous donne pas satisfaction à ce moment, nous reprendrons cet amendement et nous le voterons. Si cette méthode vous agrée, je n'y vois pas d'opposition.

Je me réjouis que le rapporteur, jeune parlementaire, ait disposé de plus de loisirs que n'en a eu M. le secrétaire d'Etat au budget, lequel n'a pas pu prendre connaissance de la Constitution dont il est gardien collectivement avec les membres du Gouvernement. Notre rapporteur a pu feuilleter les journaux officiels des cinq dernières années et constater qu'aucun ministre n'avait pris d'engagement en cette matière.

Nous avons entendu bien des ministres prendre des engagements. Nous en avons même vu participer à des gouvernements à majorités différentes et avoir oublié ces engagements. C'est pourquoi aujourd'hui nous voulons prendre nos précautions. Réservons le chapitre et nous serons d'accord.

M. le président. Y a-t-il une demande de réserve du chapitre ? Dans l'affirmative, je consulterai l'Assemblée.

M. Jean Cayeux. J'ai cru que la demande avait été formulée. Si elle ne l'est pas, nous voterons l'amendement.

M. Raymond Triboulet. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Triboulet, pour un rappel au règlement.

M. Raymond Triboulet. Tout à l'heure, M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics avait commencé de répondre aux auteurs des amendements déposés au chapitre 31-11.

Un de nos collègues l'ayant interrompu, nous avons adopté un premier amendement, mais nous n'avons pas entendu la fin des explications de M. le secrétaire d'Etat.

Avant de nous prononcer sur la réserve du chapitre, je voudrais entendre la fin de sa réponse.

M. le président. Je crois que M. le ministre avait terminé sur le sujet qui intéresse présentement nos collègues.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Il me restera à répondre aux observations qui font l'objet des autres amendements.

M. le président. Nous allons donc régler d'abord la question de l'amendement de MM. Noël et Penoy.

Le délai prévu à l'article 70 *bis* du règlement étant expiré, cet amendement n'est recevable, aux termes de l'alinéa 4 de cet article, que si le Gouvernement ou la commission saisie au fond sont d'accord.

Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. le rapporteur général. La commission des finances accepte que l'amendement soit mis aux voix, monsieur le président.

M. le président. En conséquence, je mets aux voix l'amendement de MM. Noël et Penoy qui tend, ainsi que le faisait l'amendement de M. Dumortier, à opérer sur le crédit du chapitre 31-11 une réduction indicative de 1.000 francs.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme pour répondre à M. Mondon, au sujet de son amendement n° 310.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. L'amendement de M. Mondon est relatif à la situation des conducteurs de chantier et des agents de travaux des ponts et chaussées de la Réunion. Cet amendement qui vise à l'accession des surveillants des départements d'outre-mer au grade de conducteurs des travaux risque de poser indirectement le problème du statut des conducteurs de chantier et agents de travaux.

Si le statut unique pour les deux corps, proposé par le conseil d'Etat en décembre 1955 avait été accepté par les organisations syndicales, il eut été possible dès cette année d'organiser un examen professionnel pour les surveillants des départements d'outre-mer.

Mais comme l'un des syndicats désire un statut distinct par catégorie, le texte qui avait été préparé est demeuré en instance.

Je crois savoir que la direction du budget prépare de son côté une note où la question est étudiée. Je ne fais, en ce qui me concerne, aucune objection à une réduction indicative de 1.000 francs, dans la mesure où elle peut faire avancer cette question.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Mondon ?

M. Raymond Mondon (Réunion). Oui, monsieur le président, car il marque une protestation contre la situation qui existe dans tous les services de transports.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 310 de M. Mondon.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation proposée par la commission, pour le chapitre 31-11, et ramenée à 29 millions 659.000 francs à la suite de l'adoption des amendements.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.*)

M. le président. « Chap. 31-15. — Ponts et chaussées. — Ouvriers permanents des parcs et ateliers. — Salaires et accessoires de salaires :

« Dépenses ordinaires; augmentation de 49.424.000 francs. »

M. Ranoux a déposé un amendement n° 284 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Ranoux.

M. Roger Ranoux. Par cet amendement, nous voulons demander à M. le secrétaire d'Etat de donner satisfaction aux très anciennes et très légitimes revendications des ouvriers permanents des parcs et ateliers des ponts et chaussées.

Je rappelle qu'au début de la précédente législature plusieurs propositions de loi, tendant à améliorer le sort de ces travailleurs, furent déposées et que la commission des moyens de communication adopta un rapport de M. Noël, dont l'article 1er fixait les salaires nationaux des ouvriers permanents des parcs automobiles, ateliers maritimes et fluviaux, services d'entretien des bases aériennes des ponts et chaussées, par parité avec la classification indiciaire de leurs homologues des postes, télégraphes et téléphones et des administrations centrales.

Depuis, une réforme a été mise en application par circulaire n° 139 du 10 octobre 1953.

Cette réforme ne donne pas satisfaction à la revendication fondamentale soutenue par le rapport de la commission des moyens de communication et du tourisme. Mais, de plus, elle revient sur des avantages antérieurement accordés à ces travailleurs, notamment sur la prime de rendement qui fut ramenée de 12 à 8 p. 100 de moyenne alors qu'elle est de 12 p. 100, d'une façon fixe, pour les ouvriers de l'Etat.

Nous vous demandons, en attendant le règlement définitif de cette question, de fixer la prime de rendement à 12 p. 100 comme précédemment; de transformer la prime d'ancienneté en échelon d'ancienneté, ce qui améliorerait légèrement la progression des salaires et permettrait, en même temps, de faire bénéficier l'agent de l'ancienneté pour le temps passé sous les drapeaux ainsi que des majorations accordées aux anciens combattants.

De plus, les crédits supplémentaires de 50 millions environ portés à ce chapitre par virement correspondant du chapitre 35-21 correspondent à une augmentation des effectifs permanents égale à cent emplois dont il avait déjà été fait état au budget de 1955. Il est surprenant que la répartition de ces emplois entre services n'ait pas encore été effectuée. Mais, de plus, il existe encore de trop nombreux ouvriers qui remplissent les conditions nécessaires pour être ouvriers permanents et qui ne peuvent être titularisés par suite du nombre notoirement insuffisant de ces emplois.

Aussi demandons-nous la répartition rapide de ces cent emplois entre les services intéressés et l'intervention de dispositions permettant la titularisation des ouvriers permanents qui remplissent les conditions, notamment l'augmentation du nombre des emplois.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je ne méconnais nullement l'intérêt des questions soulevées par M. Ranoux, mais elles sont très nombreuses et assez complexes.

Je demande à M. Ranoux de vouloir bien attendre que je puisse lui adresser des renseignements sur ces questions, dont certaines sont assez particulières; je lui serais reconnaissant pour l'instant de bien vouloir retirer son amendement.

M. le président. La parole est à M. Ranoux.

M. Roger Ranoux. Pour marquer notre volonté de faire aboutir ces revendications, je maintiens mon amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 284 de M. Ranoux.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation proposée par la commission pour le chapitre 31-15, et ramenée à 49.423.000 francs à la suite de l'adoption de l'amendement de M. Ranoux.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.*)

« Chap. 31-51. — Institut géographique national. — Rémunérations principales:

« Dépenses ordinaires. » — (Mémoire.)

« Chap. 31-91. — Indemnités résidentielles:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 8.672.000 francs. » — (*Adopté.*)

3e partie. — Personnel en activité et en retraite. Charges sociales.

« Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 20.351.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 34-01:

4e partie. — Matériel et fonctionnement des services.

« Chap. 34-01. — Administration centrale. — Matériel et remboursement de frais:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 1 million de francs. »

La parole est à M. Noël.

M. Marcel Noël. Monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, je voudrais attirer l'attention du Gouvernement sur une question d'une grande importance, qui a déjà fait l'objet d'interventions au cours de la précédente législature: les conditions de travail des conducteurs routiers.

Cette question n'a aucune incidence financière, tranquillisez-vous.

Au cours de la précédente législature, notre commission des moyens de communication avait adopté à l'unanimité un rapport codifiant leurs conditions de travail. Il s'agissait là d'un problème essentiellement technique, sans répercussion financière.

Mais la fédération des transporteurs routiers, si influente au ministère des travaux publics, veillait. Elle opposa son veto et jamais notre rapport ne vint en discussion en séance publique de l'Assemblée qui, pourtant, avait adopté, en 1954, à l'unanimité, un amendement tendant àe ce que des mesures sévères soient prises dans ce domaine.

Cependant, le rapport dont j'étais l'auteur se bornait, à la demande de plusieurs membres de la commission, à reprendre les textes relatifs aux conditions de travail, signés à Genève le 17 mars 1954, par le sous-comité des transports routiers.

Certes, vous allez sans doute nous rappeler, monsieur le ministre, qu'en date du 2 juin dernier, vous avez pris un décret exigeant l'inscription sur le carnet individuel d'un supplément d'indications s'inspirant de l'article 5 de notre texte. Mais ce n'est pas suffisant.

Vous savez, en effet, que, d'une part, le nombre d'inspecteurs est insuffisant en comparaison du nombre d'entreprises à contrôler, que, d'autre part, vos inspecteurs agissent avec une extrême prudence, suscitée par la crainte que leur inspirent les démarches de la fédération des gros transporteurs, qui trouve auprès de votre ministère une oreille anormalement complaisante. Enfin, vous n'ignorez pas le nombre infime de coupables que la justice punit, par rapport au nombre de procès-verbaux dressés.

Cette politique a pour conséquence le nombre important d'accidents mortels et matériels dont sont victimes ces travailleurs et le danger que représentent les transports routiers pour tous les usagers de la route. Ces conducteurs professionnels payent un lourd tribut à la route. Pas une semaine ne se passe sans un accident toujours grave, dû à l'emploi de matériels insuffisamment vérifiés, accident où le chauffeur trouve la mort ou est blessé très grièvement, écrasé par le chargement qu'il transporte.

Nous pourrions citer de nombreux cas où la durée exagérée du travail est à l'origine de ces accidents. En voici un exemple récent:

Le 30 mai, un camion percutait un arbre à Oberhergeim. Le chauffeur et le convoyeur étaient grièvement blessés. Il était vingt-deux heures; le camion roulait depuis sept heures du matin, avec deux recharges en cours de route.

Voici d'autres exemples:

Sur la route nationale n° 6, à un kilomètre des Chères, un camion-citerne s'est littéralement écrasé contre un platane. Le chauffeur Maurice Delille, âgé de vingt-sept ans, a été tué sur le coup.

Sur la route de Bourg, à la sortie de Villars-les-Dombes, un poids lourd d'une entreprise de Lons-le-Saunier a percuté un platane. Le chauffeur Gabriel Comte, âgé de vingt-sept ans, a été carbonisé dans sa cabine.

Il y a de nombreux exemples de dépassement de la durée réglementaire de conduite.

J'ai entre les mains un carnet de route officiel établi par un patron et d'après lequel le conducteur est censé avoir fait huit heures, neuf heures de travail dans sa journée. Mais j'ai aussi sous les yeux le carnet du chauffeur où sont consignées les heures effectives de travail. On y lit qu'il a accompli dix-sept heures de travail le 2 août, dix-neuf heures le 4 août, dix-sept heures le 5 août, vingt heures le 10 septembre.

Je tiens ces deux carnets à votre disposition, monsieur le ministre. Il n'est donc pas douteux qu'il y a des exagérations inconcevables. Il est très important de mettre fin à un tel état de choses.

C'est pourquoi nous vous demandons de prendre rapidement des dispositions afin d'éviter ces abus, de renforcer les contrôles pour protéger ces travailleurs de la route contre ces conditions inhumaines de travail, et enfin d'assurer à tous les usagers de la route la sécurité qu'ils sont en droit d'exiger de nous. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Vous venez d'évoquer, monsieur Marcel Noël, une situation que chacun de nous connaît bien.

Les services des travaux publics sont extrêmement attentifs au respect de la réglementation du travail dans les transports routiers. Mais il n'en reste pas moins que les tribunaux sanctionnent très rarement l'absence de tenue du carnet de route, qui est le seul moyen de contrôle dont nous disposions.

Je puis vous assurer cependant que je prends pour ma part, toutes les mesures qui sont de ma compétence pour assurer le respect de la réglementation.

Je considère, en effet, que nous devons exercer une surveillance en cette matière, pour de nombreuses raisons, dans l'intérêt des travailleurs, dans celui des usagers de la route et dans celui de la circulation en général, qui souffre du système qui consiste à imposer au conducteur deux journées au lieu d'une.

Mais ce n'est pas aussi facile qu'on peut le supposer, si les intéressés eux-mêmes ne se plaignent pas et si, lorsqu'un carnet de route n'est pas tenu correctement, nous ne pouvons faire prendre les sanctions nécessaires.

Mais il est certain que, dans le cadre même de l'ensemble des mesures que j'envisage de prendre ou de développer pour assurer une plus grande sécurité de la circulation sur les routes françaises, les conditions de travail des chauffeurs de poids lourds sont un élément important, car un homme fatigué ne peut plus avoir les réflexes de sécurité nécessaires.

M. le président. La parole est à M. Depreux.

M. Edouard Depreux. J'ai déjà eu l'occasion, sous la forme d'une question écrite et d'une question orale, de signaler cette importante question à des ministres du gouvernement précédent qui m'avaient laissé espérer qu'interviendrait une plus grande coordination entre le ministère des transports et le ministre du travail qui est chargé de veiller à l'application des lois sociales, de manière à provoquer de temps en temps des inspections.

Je vous assure que ce problème dépasse le cadre de l'accord qui peut parfois intervenir entre l'employeur et l'employé. L'employé accepte de travailler trop longtemps et le résultat se traduit par des accidents extrêmement graves. Ce sont des cas fréquents, je vous l'affirme.

Je voudrais donc, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous preniez, d'accord avec le ministre des affaires sociales, toutes les mesures nécessaires pour provoquer des inspections.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 1 million de francs proposée pour le chapitre 34-01.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.*)

« Chap. 34-11. — Ponts et chaussées. — Matériel de bureau:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 15 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-12. — Ponts et chaussées. — Remboursement de frais:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 15.568.000 francs. »

La parole est à M. Tony Larue.

M. Tony Larue. A l'occasion de la discussion de ce chapitre, permettez-moi, monsieur le ministre, de vous signaler la situation particulière des surveillants des ponts et chaussées qui sont régis par une réglementation statutaire particulière depuis 1915.

Bénéficiaires des régimes de retraite et de sécurité sociale des ouvriers permanents de l'Etat, des régimes de prestations familiales, de congé, de salaires et indemnités de la fonction publique, employés en permanence par l'administration des ponts et chaussées, ces agents accèdent à la retraite après avoir servi l'Etat pendant 35, 40 et même 45 années continues.

Il s'agit là d'agents permanents, nul ne peut en douter.

D'ailleurs, une circulaire du 27 décembre 1924 relate que le ministre des travaux publics, avec l'accord des administrations des finances et du travail, a décidé après étude approfondie du problème par le conseil général des ponts et chaussées, de considérer comme ouvriers permanents les surveillants dotés d'un statut particulier.

Puis, le 29 janvier 1932, le Conseil d'Etat a rejeté le pourvoi d'un surveillant en considérant que l'intéressé était « titulaire » d'un emploi dans le cadre permanent des surveillants des ponts et chaussées.

Enfin, par décret en Conseil d'Etat, les surveillants ont été admis aux régimes de retraites et de sécurité sociale des ouvriers permanents de l'Etat.

Puisqu'il en est ainsi, les dépenses provoquées par l'emploi de ces agents doivent apparaître au budget et tel est le but de notre intervention.

Par souci d'économie, nous entendrions en limiter l'effet aux quelque 202 surveillants titulaires régis par le décret du 30 décembre 1924.

Il ne peut, en effet, être question de considérer comme permanent la totalité de l'effectif d'agents auxiliaires employés à des tâches de surveillance, quoique, parmi cet effectif difficilement contrôlable, plusieurs centaines d'agents semblent être employés en permanence. L'un d'entre eux ne vient-il pas de réclamer sa titularisation rétroactive, après avoir servi l'Etat durant quarante-cinq ans — le fait existe dans la Seine-Maritime, département que j'ai l'honneur de représenter — cela afin de bénéficier d'un titre de pension sur le fonds spécial qui est régi, comme vous le savez, monsieur le secrétaire d'Etat, par la loi du 2 août 1949.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Il s'agit des fonds de travaux sur lesquels est rémunérée une fraction du personnel, utilisée en principe pour la durée d'un chantier, et qui, par conséquent, peut être licenciée lorsque ce chantier est terminé.

En réalité, il y a dans ce personnel, deux éléments différents: d'une part, un élément stable, pour lequel il a été essayé, à diverses reprises, d'obtenir la reconnaissance de la permanence et la titularisation. Cette mesure n'a pu intervenir en raison de ses conséquences financières. Il y a, d'autre part, le personnel dit instable, qu'il est difficile de conserver lorsqu'il s'agit, notamment, de travaux d'assez faible durée. Je poursuis mes efforts pour la reconnaissance du caractère permanent de certains d'entre eux.

Cependant, ce problème a perdu de son actualité, puisque je crois savoir que, l'an dernier, la décision a été prise d'arrêter le recrutement de cette catégorie d'agents qui, par conséquent, ne pourra plus comporter de nouveaux auxiliaires.

M. Tony Larue. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 15.568.000 francs, proposée pour le chapitre 34-12.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.*)

M. le président « Chap. 34-93. — Remboursement à diverses administrations:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 8 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 35-21:

5e partie. — Travaux d'entretien.

« Chap. 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparations:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 950.576.000 francs. »

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Monsieur le ministre, je me permets à propos de ce chapitre, de vous rappeler en quelques mots ce que j'ai dit au début de cette séance au sujet de l'insuffisance des crédits d'entretien des routes nationales.

J'avais signalé, en particulier, que les besoins pour la réparations des dégâts causés par le gel s'élevaient déjà à 3 milliards de francs, qu'il n'apparaissait pas que les crédits nécessaires étaient inscrits dans le chapitre en question et qu'il y avait donc de nombreuses raisons de croire que les crédits d'entretien des routes nationales étaient insuffisants.

Je me suis permis de signaler que lorsque les travaux ne sont pas exécutés en temps utile sur une route nationale, il en résultait, non pas une économie, mais une dépense car, d'année en année, ces dégâts s'accentuent, suivant, si je puis dire, une progression géométrique.

Dans votre exposé, vous ne m'avez pas répondu à ce sujet. Je préférerais d'ailleurs connaître la position de M. le secrétaire d'Etat au budget pour l'avenir; mais je me permets de poser à cette occasion une question dont la réponse conditionnera notre vote sur le chapitre en discussion.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Monsieur Penoy, dans une première note qui m'a été remise, la question était posée sous la forme suivante: « Pourquoi demander un milliard supplémentaire ? »

Je suppose que la véritable question aurait dû être la suivante: « Pourquoi n'avoir demandé et obtenu qu'un milliard supplémentaire ? »

M. René Penoy. Certainement.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. J'ai la mémoire de ce que j'ai dit les années précédentes: nous sommes un certain nombre au Parlement à n'avoir cessé de réclamer des crédits plus importants pour les routes, et aucun doute ne doit être laissé à ce sujet: les travaux du fonds routier répondent à une autre destination.

Cependant, nous avons pu obtenir certaines majorations de crédits. Des majorations beaucoup plus importantes auraient dû être inscrites cette année, pour l'excellente raison qu'aux dépenses normales d'entretien s'ajoutent celles que nécessitent les réparations des dégâts causés par le gel, qui peuvent être estimées de 2 milliards et demi à 3 milliards.

M. le secrétaire d'Etat au budget a fait allusion à un certain nombre d'impératifs auxquels je devais me soumettre — à moins de quitter mes fonctions! — mais je puis cependant vous assurer qu'à l'origine le crédit qui était mis à ma disposition était purement et simplement égal à celui de l'année précédente. Vous me direz que je me contente de peu, mais ce milliard supplémentaire, je l'ai obtenu avec assez de mal pour avoir quelque droit à votre indulgence.

En tout cas, ce problème ne cesse de me préoccuper, et j'espère que, l'année prochaine, nous pourrons obtenir une augmentation de ces crédits, qui sont actuellement de 18 ou 19 milliards, et qui devraient, ne serait-ce que pour compenser le montant des détériorations, être plus élevés de 4 ou 5 milliards.

M. le président. La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que votre souci est d'obtenir des crédits plus importants et je n'ignore pas les difficultés que vous rencontrez.

Aussi, mon intervention n'a t-elle pas pour objet de vous gêner, au contraire. Etant donné l'importance de cette question, je m'adresse, par l'intermédiaire de M. le secrétaire d'Etat au budget, aux services de la rue de Rivoli, en soulignant que s'il est nécessaire d'éviter certaines dépenses afin de maintenir la stabilité monétaire, le fait, d'année en année, de ne pas accorder suffisamment de crédits pour l'entretien des routes constitue une économie à l'envers, car un jour viendra où il faudra refaire complètement certaines routes, depuis ce qu'on appelle le hérissonnage, c'est-à-dire la fondation. Sinon, nos routes deviendraient quasiment impraticables.

Le ministère des finances doit donc considérer que les dépenses routières sont rentables et qu'il est indispensable, dans les années prochaines, de faire un effort pour augmenter les crédits dans la mesure où le demande le ministre des travaux publics.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 950 millions 576.000 francs, proposée pour le chapitre 35-21.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.*)

M. le président. « Chap. 35-31. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 300 millions de francs. »

M. Midol a déposé un amendement n° 287, tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Mesdames, messieurs, je voudrais profiter de la discussion de ce chapitre, pour présenter deux observations, l'une concernant l'infrastructure des voies navigables et l'autre le personnel qui y travaille.

Tout d'abord, après notre rapporteur, je tiens à signaler l'insuffisance des crédits prévus pour la navigation intérieure, aussi bien pour l'entretien et les réparations que pour la modernisation de notre réseau fluvial.

En ce qui concerne l'entretien, pour se convaincre de cette insuffisance, il suffit de se reporter aux plaintes contenues dans les revues et journaux spécialisés. Du reste, chaque année ce problème est posé à l'Assemblée lors de la discussion du budget des travaux publics.

La politique de modernisation est, elle aussi, désastreuse. Au lieu de moderniser et de créer un réseau intérieur digne de notre pays, on ferme les canaux. Ainsi, malgré les protestations des populations intéressées, on risque d'accroître les dangers d'inondation et de créer des foyers de pestilence par la stagnation des eaux. On a décidé de fermer les canaux du Berry, malgré la décision unanime de notre commission des moyens de communication, qui en avait demandé le maintien.

Dans un autre domaine plus spécial, les insuffisances d'entretien ou de modernisation créent des dangers aggravés d'inondation et même des risques encore plus graves.

Je citerai simplement un exemple. Pendant les grands froids de cet hiver, les populations de la banlieue Sud de Paris ont manqué d'eau pendant deux jours, par suite de l'abaissement anormal du plan d'eau de Choisy-le-Roi, ce qui a eu pour conséquence d'arrêter les pompes des usines d'alimentation.

Or, cet abaissement anormal était dû au gel brusque du barrage d'Ablon. Si la manœuvre des aiguilles des vannes du barrage avait eu lieu non pas à la main — ce qui était presque impossible — mais par des moyens modernes, cette situation qui aurait pu être catastrophique, si un léger dégel momentané n'était pas intervenu, ne se serait pas produite.

J'insiste donc particulièrement pour cette modernisation, non seulement des canaux, mais des barrages.

Ma deuxième série d'observations concerne le personnel.

Tous les travailleurs en service sur les voies d'eau désirent, comme leurs collègues cantonniers, obtenir leur classement dans la catégorie B. Du reste, l'an dernier, les décisions de l'Assemblée n'avaient pas fait de discrimination entre les différentes catégories du personnel des travaux publics. J'espère que M. le rapporteur les aura comprises dans les propositions de transaction qu'il a faites tout à l'heure.

Ce personnel proteste, en outre, contre les conditions de travail qui lui sont imposées. Les sujétions de service sont de plus en plus nombreuses. Dans certains secteurs, comme celui de Saint-Quentin, ils sont à la fois éclusiers, mécaniciens, graisseurs, électriciens et cantonniers. En outre, ils doivent mettre en service, de jour et de nuit, des stations de pompage, sans qu'on ait envisagé un seul instant une rémunération particulière pour ce travail spécial. On exige d'eux une accélération des manœuvres d'éclusage.

Quant aux salaires du personnel auxiliaire, ils sont si faibles que les éclusiers titulaires sont presque incapables de trouver des remplaçants pour compenser le repos hebdomadaire qu'on leur doit naturellement.

Le remboursement des frais supportés par les agents de travaux et les conducteurs est nettement insuffisant et loin de couvrir les dépenses supplémentaires occasionnées par des déplacements atteignant parfois 30 à 40 kilomètres.

Enfin, pour ces travailleurs, comme pour tous les autres, une augmentation générale des traitements et indemnités est absolument indispensable.

Pour éclairer l'Assemblée, j'indique qu'un éclusier au septième échelon, ayant la charge de deux écluses électriques et ayant dix-neuf années de services, dispose des ressources suivantes: traitement, 25.300 francs; indemnités accessoires, 1.358 francs; travaux supplémentaires, 592 francs; soit un total de 28.250 francs.

Cet exemple montre la modicité des traitements de ce personnel.

Mon amendement a pour but d'attirer l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme et de M. le secrétaire d'Etat au budget sur la situation vraiment anormale de ce personnel dont il est nécessaire d'augmenter les salaires et de rémunérer justement les services. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. M. Midol reconnaîtra qu'il m'est difficile de répondre sur-le-champ à une question aussi précise et détaillée que celle qu'il vient de poser.

S'il le veut bien, je prends l'engagement, afin de donner aux intéressés une réponse précise, de faire examiner la question qu'il vient de me soumettre.

M. Lucien Midol. Les deux questions.

M. le président. Monsieur Midol, retirez-vous votre amendement ?

M. Lucien Midol. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 300 millions de francs, proposée pour le chapitre 35-31.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.*)

M. le président. « Chap. 35-32. — Ports maritimes. Entretien et réparations:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 180 millions de francs. »

M. Hénault a déposé un amendement n° 25 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Hénault.

M. Pierre Hénault. Monsieur le secrétaire d'Etat aux travaux publics, je voudrais vous soumettre une question un peu particulière, mais mon intervention sera brève.

Je veux simplement vous rappeler l'accueil compréhensif qui m'a été réservé par vos prédécesseurs sur la question de la digue de Barfleur dans la Manche.

Cependant, à ce jour, la question n'est pas résolue. Vos services la connaissent bien, mais le fait de temporiser et de se rejeter la décision de l'un à l'autre n'est pas une vraie solution.

En décembre dernier, une forte tempête a rompu plusieurs tronçons de la digue. La ville basse a été inondée. A un moment, il y eut un mètre d'eau dans la ville. Fort heureusement le vent a tourné, sinon la catastrophe était inévitable. Cependant, les dégâts ont été très importants. De très modestes pêcheurs en ont subi les conséquences, je l'ai vu personnellement.

La remise en état de la digue s'impose d'urgence, sinon nous aurons un jour un sinistre national. Alors, on mesurera son prix, en admettant qu'il n'y ait pas de victimes.

Cette digue a été gravement détériorée par les Allemands, qui ont abusivement prélevé du sable et miné les fondations pour construire le mur de l'Atlantique.

Le M. R. L. a fait pour six millions et demi de francs de travaux. A ce propos, il n'y a rien à dire, sinon que ces travaux ont été certainement évalués de façon trop modeste. Mais le reste de la digue ne vaut guère mieux.

La commune participe à ces travaux et rembourse sur la base de 292.000 francs par an. Elle ne peut faire davantage. C'est déjà au-dessus de ses moyens.

L'évaluation par les services des ponts et chaussées pour la reconstruction définitive s'élève à 20 millions de francs.

Voilà où nous en sommes. Sera-t-il possible d'en sortir avant la catastrophe ? C'est la question que je pose à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics. J'espère qu'il voudra bien y répondre.

M. le président. Mes chers collègues, permettez-moi de formuler une remarque d'ordre général.

Le débat n'avance que lentement et nous sommes très en retard sur l'horaire. J'invite donc aussi bien les auteurs d'amendements que les ministres appelés à leur répondre, à faire preuve de concision. (*Très bien! très bien!*)

Ne pas terminer, ce soir, l'examen du budget des travaux publics retarderait d'autant la discussion des autres budgets.

La parole est à M. Denvers.

M. Albert Denvers. Je tiens à attirer l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics sur l'insuffisance des crédits du chapitre 35-32 pour l'entretien et les réparations de l'ensemble de nos ports maritimes.

Certes, vous avez fait un effort, puisque, grâce à votre entêtement, vous avez pu obtenir une augmentation de crédit de l'ordre de 180 millions de francs. Je vous en félicite et j'en remercie M. le secrétaire d'Etat au budget.

Mais que représente un crédit d'à peine 3 milliards pour l'entretien et les réparations de l'ensemble des ports de ce pays, à la fois des ports de commerce et de cette multitude de ports de pêche, grands et petits ?

En ce mois de juin, les travaux d'entretien et de réparations doivent cesser. En effet, dans la plupart des cas, ces travaux commencés depuis le 1er janvier de l'année dernière sur la foi d'un budget reconduit, doivent aujourd'hui prendre fin et aucun autre travail ne pourra être entrepris avant le budget de 1957.

Cela ne concerne que les ports pour lesquels quelques travaux avaient été décidés, mais il en est beaucoup d'autres où rien ne sera fait.

A quoi serviraient donc les milliards bien qu'en nombre insuffisant que nous avons investis dans nos ports ces dernières années et ceux que nous investirons dans les années à venir, s'il n'existait pas un plan d'entretien et de réparations largement doté ?

Je vous félicite, monsieur le secrétaire d'Etat aux travaux publics, je le répète, pour les 180 millions que vous avez obtenus, mais ils sont encore notoirement insuffisants et je vous demande de songer à ce problème de l'entretien, de la réparation de nos ports et de ne jamais oublier qu'à côté des grands ports, beaucoup de petits ont été très négligés jusqu'à maintenant. Il faudra sans doute leur donner demain plus qu'on ne leur a donné hier et vous aurez à leur témoigner une sollicitude toute particulière.

Monsieur le secrétaire d'Etat aux travaux publics, monsieur le secrétaire d'Etat au budget, puisque vous êtes, l'un et l'autre, les responsables de l'avenir de nos ports de commerce et de pêche, je vous demande de continuer à manifester votre vigilance et surtout de la traduire par une augmentation de crédits. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Michaud.

M. Louis Michaud. Je tiens à corroborer les paroles de mon collègue M. Denvers. Les ports de l'Ouest ont besoin de crédits qui ne leur sont octroyés que très difficilement.

Après avoir maintes fois, au cours de la discussion de précédents budgets, évoqué la situation de quelques ports vendéens pour lesquels des travaux étaient en suspens depuis près de douze ans, je me félicite de constater qu'ils sont inscrits au programme de l'année en cours.

Néanmoins, les petits ports sont encore trop souvent, faute de crédits, mal équipés et mal entretenus.

M. le président. Quelle est l'opinion du Gouvernement sur l'amendement de M. Hénault ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Pour être bref et répondre à votre appel, monsieur le président...

M. le président. Je vous remercie.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. ...j'indique à M. Hénault — ce que j'ai dit précédemment à M. Midol — que la question qu'il m'a posée est trop particulière pour que je ne lui demande pas de me laisser le loisir de l'étudier et, dans ces conditions, je lui demande de vouloir bien retirer son amendement.

M. le président. La parole est à M. Hénault.

M. Pierre Hénault. Monsieur le secrétaire d'Etat, je le répète, vos services connaissent très bien ce dossier.

J'accepte la promesse que vous voudrez bien reprendre son étude et j'ose espérer qu'elle aboutira rapidement. Je retire donc mon amendement.

M. le président. L'amendement de M. Hénault est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 180 millions de francs, proposée pour le chapitre 35-32.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.*)

M. le président. « Chap. 35-33. — Etablissements de signalisation maritime. — Fonctionnement, entretien et réparations:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 10 millions de francs. »

La parole est à Mme Prin.

Mme Jeannette Prin. Mes chers collègues, messieurs les ministres, je voudrais attirer votre attention sur la situation du personnel des phares.

Quand on connaît la vie dure menée par la majorité de ces agents, l'importance de leur métier pour la vie des marins et des pêcheurs, on est obligé de reconnaître qu'ils sont victimes d'une grande injustice.

En effet, les indemnités qui leur sont octroyées du fait de leur situation spéciale sont restées aux taux fixés en 1946, malgré les augmentations survenues depuis pour les traitements et les salaires.

C'est ainsi que l'indemnité accordée pour compenser les heures faites en sus des quarante-huit heures par semaine est fixée au taux vraiment ridicule et dérisoire de 230 francs par mois. L'indemnité spéciale accordée aux gardiens de phares en mer varie de 9.000 à 4.000 francs par an selon que les phares sont plus ou moins isolés.

De ce fait, un gardien de phare isolé dans la Manche ou dans l'Océan perçoit seulement 10 et 20 francs par jour de plus qu'un gardien de phare à terre vivant avec sa famille.

Il en est de même pour l'indemnité de vivres de mer qui n'est que de 200 francs par journée de présence au phare.

Quant à l'indemnité de scolarité, elle est de 1.400 francs par mois pour le premier enfant et de 700 francs par mois pour chaque enfant en sus. Chacun comprend qu'il est impossible, avec cette modique somme, de payer la pension des enfants.

D'autre part, le matériel des phares est en pleine période de modernisation, ce dont nous nous réjouissons tous. Il comporte des appareils très compliqués de radiophonie, de radiotélégraphie, ainsi que des moteurs thermiques, électriques, etc. Ce matériel exige du personnel des connaissances techniques approfondies, mais il faut reconnaître qu'elles ne sont nullement en rapport avec leurs indices de traitement. De plus, l'indemnité qui leur est accordée est toujours au taux fixé en 1946, soit 3.300 francs par an.

Cet état de fait cause un grand préjudice à ce personnel qui a une lourde responsabilité. C'est pourquoi, nous demandons au Gouvernement de faire un gros effort pour que l'indemnité d'isolement soit fixée aux taux respectifs de 20.000 et 15.000 francs par an, que celle pour supplément de travail soit portée de 230 francs à 4.000 francs, par mois, que l'indemnité de « chef-électro », soit portée à 15.000 francs par an, celle de chef-gardien à 12.000 francs, enfin que l'indemnité de vivres de mer soit portée à 400 francs par jour et que l'indemnité de scolarité soit établie en fonction du prix de la pension d'internat dans un lycée.

Ainsi, nous réparerions une injustice criante. Si tout à l'heure j'ai parlé d'un gros effort, je fais remarquer qu'en fait les dépenses ne seraient pas trop élevées, étant donné qu'il s'agit de donner satisfaction à 360 agents environ.

Je rappelle que, lors de la dernière discussion budgétaire, par des amendements adoptés à l'unanimité, l'Assemblée nationale avait déjà reconnu le bien-fondé de ces revendications.

En terminant, j'attire l'attention de M. le ministre sur la compression des effectifs.

En effet, dans de nombreux cas, les agents mutés ou mis à la retraite ne sont pas remplacés, tels ceux des phares de Biarritz, Porquerolles, du Cap-Ferrat, de l'Ile-Rousse et de nombreux autres. Le service ne peut, en aucun cas, être assuré efficacement par un seul agent, surtout dans les ports munis de radiophares. Il faut absolument éviter des accidents et il n'est pas possible, monsieur le secrétaire d'Etat, que, par mesure d'économie, on risque des accidents graves.

J'ai tenu à vous signaler ces compressions qui empêchent la bonne marche de ce service et vous demande d'examiner cette question.

J'ai voulu attirer l'attention du Gouvernement sur le sort de ce personnel qu'il convient d'améliorer, et sur la nécessité d'assurer le fonctionnement de ce service, dans de bonnes conditions. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je réponds d'autant plus volontiers à Mme Prin que, pour une fois, l'accord est presque parfait entre le secrétariat d'Etat aux travaux publics et le secrétariat d'Etat au budget.

Pour ce qui est des effectifs et des compressions que vous avez évoqués, je vous demande la permission de me renseigner pour vous renseigner vous-même.

Quant à la question des indemnités, elle ne m'avait pas échappé. Si l'on tient compte des conditions de travail presque inhumaines qui sont acceptées par ce personnel, il est certain que les indemnités qui lui sont attribuées sont insuffisantes.

Il y a une dizaine de jours, j'ai soumis plusieurs propositions au ministère des finances et celui-ci vient de me dire qu'il les examinait avec le désir de me donner satisfaction.

Mme Jeannette Prin. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 10 millions de francs, proposée pour le chapitre 35-33.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.*)

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

4e partie. — Action économique. — Encouragements et interventions.

« Chap. 44-32. — Etablissements de signalisation maritime. — Subventions annuelles aux territoires d'outre-mer, à l'Algérie et à la Tunisie, pour le fonctionnement, l'entretien et les réparations:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 10 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. Les chapitres 45-31, 45-41, 45-42 et 46-41 sont réservés jusqu'au vote de l'article 12.

Je donne lecture du chapitre 53-20:

TITRE V. — INVESTISSEMENTS

3e partie. — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 53-20. — Routes et ponts. — Reconstructions et grosses réparations:

« Crédit de payement, augmentation de 1.325 millions de francs;

« Autorisation de programme, augmentation de 1.613 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur les augmentations de 1.325 millions de francs pour le crédit de payement, et de 1.613 millions de francs pour l'autorisation de programme, proposées pour le chapitre 53-20.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour ces augmentations.*)

M. le président. « Chap. 53-30. — Voies de navigation intérieure. — Equipement:

« Crédit de payement, augmentation de 423 millions de francs;

« Autorisation de programme, augmentation de 6.875 millions de francs. »

La parole est à Mlle Marcelle Rumeau.

Mlle Marcelle Rumeau. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous rappeler les services rendus par les canaux du Sud-Ouest. Dans cette région, des industries nouvelles sont nées. Elles disposent d'une puissance hydro-électrique produite dans les Pyrénées et des réserves importantes de gaz naturel et de pétrole.

Un double courant de transport s'est donc établi entre les puits de pétrole, les raffineries et les utilisateurs de produits pétroliers. Les canaux existants jouent et sont appelés à jouer un rôle toujours plus important dans l'économie du Sud-Ouest, d'autant plus qu'ils constituent le moyen de transport le plus économique. Mais faudrait-il pour cela qu'ils soient améliorés.

Or, vous n'ignorez pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que la voie fluviale Méditerranée—Océan est composée des deux canaux: le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne, qui n'ont pas le même gabarit. Aussi, certains bateaux arrivés à Toulouse ne peuvent pas emprunter le canal du Midi, plus étroit et moins profond que le canal latéral à la Garonne.

Il faudrait donc entreprendre les travaux qui modifieraient les caractéristiques des deux canaux afin de supprimer les bouchons qui entravent la navigation.

Il faudrait, par dragage de la cuvette, porter le tirant d'eau du canal du Midi à la profondeur du canal latéral, soit 1,80 mètre. Il faudrait aussi rectifier les berges afin de maintenir partout la largeur de 18 mètres.

Enfin, il y aurait quelques kilomètres de berges à renforcer, des écluses à réparer et douze petits ponts sur cent dix-huit à réparer et à élargir, ainsi que sept ponts-canaux.

L'ensemble de ces dépenses a été évalué à moins de 1 milliard et pourrait être réparti sur cinq ans, soit 200 millions par an.

Ces travaux permettraient de réduire de dix heures la vitesse commerciale du parcours Sète—Toulouse et d'augmenter de 20 p. 100 le tonnage actuellement transporté par la flotte fluviale. Ces deux effets conjugués permettraient, sans augmenter la flotte, de majorer sa capacité d'environ 30 p. 100.

C'est dire que, pour 1 milliard environ de chiffre d'affaires, l'économie annuelle réalisée serait de l'ordre de 300 millions, qui pourraient se traduire par un abaissement immédiat des frets pour le trafic existant, par une augmentation du trafic sans frais supplémentaires et par l'évacuation dans de meilleures conditions du trafic nouveau escompté.

C'est pour l'ensemble de ces raisons que je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de m'indiquer s'il entre dans vos intentions de réaliser ces travaux et, dans l'affirmative, si les crédits actuels vous permettent de les entreprendre dès cette année.

Vous comprendrez, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il s'agit là de travaux urgents, exigés par le développement économique actuel de la région du Sud-Ouest. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Monsieur le secrétaire d'Etat, au début de la présente séance je m'étais permis de vous entretenir, très rapidement, de la mise à l'étude de l'élargissement et de l'approfondément du canal de l'Est, branche Nord, entre Charleville et Sedan, comme la loi relative à la Communauté européenne du charbon et de l'acier le prescrit.

Il me serait très agréable que vous puissiez au moins m'indiquer aujourd'hui dans quelle mesure il sera possible d'entreprendre cette étude.

En effet, du côté belge, de très gros travaux sont prévus pour l'élargissement des voies navigables, de telle manière que, dans quelques années, les bateaux de gabarit européen viendront jusqu'à Givet, qui est la limite frontière entre la Belgique et la France, alors qu'entre Givet et la ligne Thionville-Valenciennes, la branche Nord du canal de l'Est ne peut laisser passer que des bateaux de 300 tonnes. Il en résulte, entre la ligne Thionville-Valenciennes et le bassin de Liège, un étranglement, et, je le répète, la loi relative à la Communauté du charbon et de l'acier appelle une étude à ce sujet.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Les études sont entreprises.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

Mlle Marcelle Rumeau. J'aimerais bien que M. le secrétaire d'Etat me répondît.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je ne refuse pas d'examiner le problème du canal du Midi, toutefois la vérité m'oblige à dire que, même si j'ai pu obtenir une augmentation de 300 millions des crédits concernant les voies navigables intérieures, ce crédit est encore nettement insuffisant.

A l'heure présente, pour 95 p. 100, le trafic des voies navigables s'effectue au Nord d'une ligne allant approximativement de Caen à Lyon. Par conséquent, il est indispensable de concentrer l'effort maximum de restauration, d'entretien et d'amélioration sur des canaux de la région du Nord et de l'Est qui, incontestablement, par la nature des marchandises transportées, par la densité et l'importance du trafic, présentent un intérêt absolument primordial.

Je dois à la vérité de dire que, dans ces conditions, il n'a pas été encore possible de prévoir des crédits pour l'amélioration du canal du Midi.

M. le président. La parole est à Mlle Rumeau.

Mlle Marcelle Rumeau. Il est regrettable que cette région du Sud-Ouest soit défavorisée par l'état des canaux existants.

Je vous demande de bien vouloir examiner ma demande en vue d'inscrire, dans un avenir prochain, les crédits nécessaires à la réfection de ces canaux.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. D'accord.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur les augmentations de 423 millions de francs pour le crédit de payement et de 6.875 millions de francs pour l'autorisation de programme, proposées pour le chapitre 53-30.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour ces augmentations.*)

M. le président. « Chap. 53-32. — Travaux de défense contre les eaux:

« Crédit de payement, augmentation de 72 millions de francs;

« Autorisation de programme, augmentation de 220 millions de francs. »

La parole est à Mme Reyraud.

Mme Renée Reyraud. Je désire simplement poser deux questions à M. le secrétaire d'Etat sur ce chapitre.

Pendant de longues années, on a effectué, dans la région du Médoc, des travaux pour réparer les destructions de la dernière guerre. Ces travaux n'étaient pas suffisants et ne résistaient pas aux attaques de la mer et il fallait sans cesse recommencer.

Où en sont les travaux ? Auront-ils un caractère définitif ?

D'autre part, j'aimerais connaître les mesures qui ont été prises pour la protection du Réolais contre les crues de la Garonne.

Vous connaissez, monsieur le secrétaire d'Etat, le caractère tragique des dernières inondations, et il est absolument indispensable de faire le nécessaire pour empêcher que, de nouveau, les habitants de ces régions connaissent l'angoisse, les souffrances et la détresse devant les ruines causées par les débordements de la Garonne.

Si vous n'êtes pas en mesure de me donner aujourd'hui une réponse à ces questions, je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien vouloir les étudier et leur donner la suite qu'elles exigent. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je ne peux que vous donner mon accord sur l'intérêt qu'il y a à défendre le Médoc contre les eaux.

M. Marc Dupuy. Il faudra attendre les prochaines inondations!

Mme Renée Reyraud. Et le Réolais ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Voici toutefois un chiffre, que je vous donne à titre provisoire, en attendant des explications plus précises: sur les crédits dont je dispose, 200 millions seront engagés pour les travaux de défense du Bas-Médoc.

Mme Renée Reyraud. Je vous demande d'étudier aussi les travaux de protection contre les crues de la Garonne.

M. le président. La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Je demande tout d'abord à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics et à M. le secrétaire d'Etat au budget d'être mes interprètes auprès du Gouvernement pour que les indemnités promises aux sinistrés par l'eau en 1954 soient enfin payées. Dans la région parisienne, de nombreux sinistrés attendent encore le premier franc de leur indemnisation.

Au cours de la discussion d'une proposition de loi concernant l'indemnisation obligatoire des sinistrés des inondations, la commission de la reconstruction et du logement avait émis l'avis que la législation devrait prévoir d'une façon expresse ces indemnisations qui, jusqu'à présent, ne sont distribuées que sous forme de secours.

Je pense que la motion de la commission doit retenir l'attention du Gouvernement car, chaque année, de nombreuses demandes sont faites dans cette seule Assemblée en vue de telles indemnisations et il est indispensable de régler une fois pour toutes cette question.

D'autre part, comme l'a fait Mme Reyraud, j'évoquerai le problème des travaux.

Cette même commission de la reconstruction avait adopté, à l'unanimité, une proposition de résolution tendant à ce que l'Etat prit à sa charge les travaux importants nécessités par les inondations.

Je ne veux pas reprendre l'exposé des motifs de cette proposition de résolution. Mais j'indique que, dans de nombreux cas, l'Etat est responsable des inondations, en raison de sa carence dans la réalisation des travaux qui auraient dû être exécutés.

Actuellement, la plupart de ces travaux relèvent plus particulièrement, sauf exception, des communes et des syndicats de riverains, qui font ce qu'ils peuvent, mais n'ont pas de moyens suffisants pour se protéger efficacement contre les eaux. C'est pourquoi l'Etat devrait prendre ces dépenses à sa charge.

Aujourd'hui, ce n'est pas l'Etat qui est maître de l'œuvre en ce qui concerne les grands barrages du bassin parisien, mais le département de la Seine. Or, depuis vingt ans, ces travaux sont parfois modifiés ou arrêtés parce qu'un conflit existe entre les partisans et les adversaires des travaux d'adduction d'eau du val de Loire. Il est à craindre que, même si des projets ont été examinés et soumis à l'enquête *de commodo et incommodo* pour le compte du département de la Seine, les travaux soient retardés en raison de cette rivalité qui subsiste.

Si, au contraire, l'Etat prenait les travaux en charge, en sollicitant, au besoin, le concours des collectivités intéressées, ces conflits ne surgiraient certainement pas.

Aussi, me référant à la proposition de résolution votée à l'unanimité par la commission, je demande qu'une loi mette à la charge de l'Etat les grands travaux nécessités par le danger d'inondations et que ces travaux soient réalisés le plus rapidement possible. (*Applaudissements à l'extrême-gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Cayeux.

M. Jean Cayeux. Mes chers collègues, chacun de nous se souvient, en effet, des inondations qui ont eu lieu voici deux ans et des graves périls qu'elles ont fait naître dans la région parisienne, notamment, et dans un certain nombre d'autres régions de notre pays.

Au cours de la précédente législature, j'avais déjà eu l'occasion de déposer une proposition de loi tendant à la création d'un haut commissariat qui aurait été chargé d'assurer la réalisation de l'ensemble des travaux que vient très justement d'évoquer M. Midol.

Je crois, puisqu'il s'agit de réaliser des arbitrages et, éventuellement, de dégager l'intérêt général, face aux difficultés qui peuvent surgir au sein de plusieurs collectivités départementales, que seule une institution de ce genre pourrait permettre d'aboutir à un résultat.

Je songe tout spécialement aux projets qui sont prêts depuis longtemps déjà, concernant les barrages Seine-Aube et Seine-Marne.

Il y a là tout un ensemble de projets qui devraient maintenant aboutir. La réalisation d'une première tranche permettrait au moins de prémunir notre agglomération parisienne contre le retour éventuel des inondations et d'assurer un début d'approvisionnement en eau dont nous risquons de manquer dans un avenir très rapproché.

Je souhaite que le Gouvernement — il en a d'ailleurs le pouvoir, sans même attendre le vote d'une loi — crée ce haut commissariat qui pourra ainsi prendre en main les réalisations envisagées.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur les augmentations de 72 millions de francs pour le crédit de payement et de 220 millions de francs pour l'autorisation de programme, proposées pour le chapitre 53-32.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour ces augmentations.*)

M. le président. « Chap. 53-34. — Ports de commerce. — Equipement :

« Crédit de payement, augmentation de 967 millions de francs ;

« Autorisation de programme, augmentation de 10.100 millions de francs. »

La parole est à M. Denvers.

M. Albert Denvers. Je désire appeler l'attention, non seulement du Gouvernement et de M. le secrétaire d'Etat spécialement intéressé, mais aussi de l'Assemblée nationale sur l'état de nos travaux d'équipement et de modernisation des ports de commerce et de pêche.

Il faut que vous sachiez qu'en matière de reconstruction on avait envisagé qu'il restait, pour 1952 et 1953, 60 milliards de francs de travaux à entreprendre au titre des infrastructures portuaires, alors que le plan de modernisation n'a retenu que 45 milliards de francs de travaux.

Sur ces 45 milliards on n'a engagé, de 1953 à 1955, que 15 milliards. Il y a donc un retard très important dans l'état de marche des travaux à exécuter au titre de la reconstruction et de la reconstitution.

M. Félix Kir. Que sont devenus les milliards non utilisés ?

M. Albert Denvers. Pour les travaux de modernisation, qui constituent de véritables investissements nouveaux, le plan a retenu un montant de 40 milliards de francs environ, dont 20 milliards seulement étaient à mettre à la charge de l'Etat, l'autre moitié devant être supportée par les collectivités.

Or, de 1953 à 1955, moins de 4 milliards de francs ont été engagés sur ces 20 milliards prévus dans le cadre du plan, d'où un retard de l'ordre de 16 milliards de francs, ce qui est considérable et préjudiciable.

Il importe donc pour nous d'essayer de combler au plus tôt ce retard et un premier pas, très important je le reconnais, vient d'être fait dans le collectif que nous discutons puisque, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez inscrit, au titre des crédits d'engagements, 10.100 millions de francs, et pour les ports de pêche, au chapitre 53-36, 300 millions de francs.

Bien entendu, je vous demande de considérer qu'il ne suffit pas d'établir un plan ; en tout état de cause, il faut l'assortir de crédits suffisants et essayer d'en maintenir le rythme.

Quoi qu'il en soit, me faisant en cela l'interprète de tous ceux qui représentent ici des départements côtiers — et même de tous les parlementaires, puisque c'est l'intérêt du pays d'avoir des ports modernes et bien équipés — je vous demande de poursuivre dans cette voie et de faire tous vos efforts pour atteindre au plus tôt ce que nous avons demandé avec le deuxième plan de modernisation, en attendant le troisième.

Au moment où nos ports de commerce sont de plus en plus soumis à la concurrence des établissements portuaires étrangers et où, dans nos ports de pêche, l'armement doit faire face à des situations nouvelles difficiles, par suite de la libération des échanges, le devoir des pouvoirs publics est d'être attentifs et vigilants.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Nous sommes d'accord.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur les augmentations de 967 millions de francs pour le crédit de payement et de 10.100 millions de francs pour l'autorisation de programme, proposées pour le chapitre 53-34.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour ces augmentations.*)

« Chap. 53-36. — Port de pêche. — Equipement :

« Crédit de payement, augmentation de 25 millions de francs ;

« Autorisation de programme, augmentation de 300 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 53-38. — Etablissements de signalisation maritime :

« Crédit de payement, augmentation de 103 millions de francs ;

« Autorisation de programme, augmentation de 887 millions de francs. » — (*Adopté.*)

7° partie. — Equipements administratifs et divers.

« Chap. 57-50. — Institut géographique national. — Equipement :

« Crédit de payement, augmentation de 180 millions de francs ;

« Autorisation de programme, augmentation de 1.960 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 57-90. — Services des travaux publics et des transports. — Equipement en immeubles pour les bureaux:

« Crédit de payement, augmentation de 63 millions de francs;

« Autorisation de programme, augmentation de 337 millions de francs. » — (*Adopté.*)

8e *partie. — Investissements hors de la métropole.*

« Chap. 58-30. — Etablissements de signalisation maritime — Equipement dans les territoires d'outre-mer:

« Crédit de payement, augmentation de 35 millions de francs;

« Autorisation de programme, augmentation de 308 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. Virgile Barel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Barel.

M. Virgile Barel. Je reviens, je prie M. le secrétaire d'Etat de m'en excuser, sur la question des associations de tourisme populaire qu'il a traitée à la tribune.

Vous nous avez indiqué, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'un des moyens employés pour aider le tourisme populaire consiste en l'équipement des camps et des lieux de séjour. Nous nous en félicitons. Nous ne pouvons que souhaiter que cet effort soit accentué.

A ce propos, je veux signaler que, parmi les associations qui œuvrent dans le même sens, figure « Tourisme et Travail », association très importante puisqu'elle compte un million d'adhérents et consacre à l'équipement des centres de séjour familiaux et d'adolescents et à l'organisation de séjours groupés et de voyages à l'étranger, une somme de 5 millions de francs en 1956.

Cette somme entre dans les calculs des tarifs de « Tourisme et Travail ». Elle alourdit, par conséquent, les dépenses des travailleurs adhérents à cette association.

Aussi sommes-nous en droit de demander à vos services — et à vos prédécesseurs qui ne sont peut-être pas là — pourquoi, depuis 1952, « Tourisme et Travail » ne reçoit plus, comme antérieurement, de subvention gouvernementale ?

Nous exprimons le vœu que cesse cette anomalie. (*Applaudissement à l'extrême gauche.*)

M. le président. Monsieur Barel, vous n'étiez inscrit sur aucun chapitre.

M. Virgile Barel. Monsieur le président, j'étais inscrit pour soutenir un amendement, et je connais votre indulgence.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. J'ai enregistré vos observations.

M. le président. Nous abordons maintenant l'examen des chapitres concernant l'aviation civile et commerciale.

II. — Aviation civile et commerciale.

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1re *partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.*

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales:

« Dépenses ordinaires ». — (Mémoire.)

La parole est à M. Auban, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme pour l'aviation civile.

M. Achille Auban, *rapporteur pour avis.* Mesdames, messieurs, la commission des moyens de communication et du tourisme et plus spécialement la sous-commission de l'aéronautique civile se sont attachées à étudier l'exploitation de la société nationale Air France.

Les résultats de cette exploitation, en 1955, se traduisent par une augmentation de 18 p. 100 du nombre des passagers, de 13 p. 100 de celui des passagers kilométriques, de 10 p. 100 du total des tonnes kilométriques transportées.

Le coefficient de remplissage moyen a été de 71 p. 100, soit très supérieur au coefficient moyen, généralement considéré comme bon à 65 p. 100.

Des circonstances particulières ont cependant marqué cet exercice: l'effondrement du trafic sur l'Indochine et, en fin d'année 1955, la grève des services de la navigation aérienne.

Sur les liaisons internationales, les résultats ont été satisfaisants.

Sur l'Amérique du Nord, un accroissement de 22 p. 100 a été obtenu avec un coefficient de remplissage record de 73 p. 100 et, sur l'Atlantique Sud, Air France conserve la deuxième place parmi les huit compagnies concurrentes.

Au total, le trafic kilométrique a progressé de 29 p. 100 sur les longs courriers internationaux et de 24 p. 100 sur l'Europe. Ce chiffre aurait pu être supérieur et atteindre 36 p. 100 sans la grève des services de la navigation aérienne.

Sur les lignes long-courrier de l'Union française, les résultats ont été marqués par deux faits, et d'abord par la diminution extrêmement importante du trafic sur l'Indochine, qui résulte de la modification de la situation politique.

Il faut remarquer l'effort accompli par la société nationale pour transformer cette ligne, qui était presque exclusivement affectée au trafic entre Paris et l'Indochine, en une ligne internationale. De nouvelles escales ont été desservies, de nouvelles agences ouvertes, de nouveaux itinéraires créés pour promouvoir le nouveau trafic entre les sept pays desservis.

Cet effort commence à porter ses fruits et la société nationale se place aujourd'hui au deuxième rang des dix compagnies desservant le Japon.

Sur les longs courriers d'Afrique française, le trafic n'a progressé que de 2 p. 100, la part de la société nationale dans le trafic total tombant de 56 à 50 p. 100 environ, dans le cadre de la politique de coordination avec les compagnies privées françaises, qui a été concrétisée par les décisions d'octobre 1955.

Conséquence indirecte de ce fait et aussi, il faut le dire, de la baisse de trafic sur la ligne d'Indochine, le trafic kilométrique postal transporté par Air France, en dépit des efforts de promotion de trafic postal international, notamment en provenance des pays de l'Est, a marqué une diminution de 11 pour 100 et les recettes postales ont diminué d'autant.

La grève des personnels de l'Etat et des services de la navigation aérienne a entraîné l'arrêt d'une grande partie de l'activité de la compagnie pendant près de deux mois. La perte résultant de cette grève a été estimée à près d'un milliard de francs.

Sur ce point, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais attirer tout particulièrement votre attention.

Au cours des exercices précédents et, notamment, l'an dernier, j'ai eu l'occasion, en tant que rapporteur de la commission des moyens de communication, d'attirer l'attention du gouvernement de l'époque sur les conséquences des grèves que nous avions déjà observées.

En 1953, une grève avait déjà eu lieu et l'expérience avait démontré que cette grève avait été coûteuse, qu'elle avait porté atteinte au prestige des compagnies de transports françaises et, en particulier, de la compagnie nationale Air France.

Elle démontra surtout qu'elle eût pu être évitée si l'on avait accordé, avant la grève, les satisfactions légitimes que l'on accorda par la suite.

Or, que s'est-il passé en fin d'année 1954 ? J'entends bien que je n'ai pas le droit de vous rendre responsable des erreurs qui peuvent avoir été commises et il n'est pas dans mes intentions de faire le procès de qui que ce soit ici.

Mais, si nous considérons le rapport, dit rapport Hutin, qui a été établi par la commission désignée à la suite de cette grève, nous lisons dans le préambule:

« Il convient de rappeler qu'une grève de l'aviation civile a eu lieu en décembre 1953 et qu'un conflit analogue a été évité de justesse à la fin de 1954.

« On avait cru alors régler le problème en accordant au personnel des indemnités et en lui laissant espérer certains avantages de carrière qui ne leur furent finalement pas octroyés.

« Le malaise demeurait latent et on peut dire que la grève de 1955 a été la suite des événements de 1953 et 1954. »

Je sais bien que les raisons qui ont motivé le déclenchement de cette grève sont complexes, diverses, mais je pense que, notamment sur le plan des satisfactions matérielles, on aurait pu, avant la grève, accorder au personnel les satisfactions qu'on lui a données en partie tout au moins à la suite des travaux de la commission Hutin. On aurait ainsi pu éviter les conséquences fâcheuses de cette grève qui, pour Air France, se sont traduites, qu'on le veuille ou non, par un déficit de près d'un milliard de francs.

Si l'on tient compte de tous ces faits, on peut donc dire que les résultats d'Air France sont pour l'année 1955 excellents.

Pour la productivité de son personnel, la compagnie se place au premier rang des grandes compagnies européennes.

L'indice de productivité du personnel, bien qu'affecté lui-même par la grève, est passé de 16.246 tonnes-kilomètres transportées par agent à 17.624.

Cette amélioration importante a été mentionnée. Notre commission a tenu cependant à signaler à nouveau le fait car il montre les efforts du personnel, qu'il s'agisse du personnel navigant ou du personnel au sol, auquel nous désirons rendre hommage.

Nous avons pu personnellement à diverses reprises apprécier la compétence et le dévouement dont témoigne ce personnel au service public, conscient de la tâche qui lui incombe. On parle quelquefois avec une certaine sévérité du personnel navigant. Je conseille à ceux qui le jugent durement d'aller le voir en service notamment sur les lignes intérieures de l'Union française; ils verront que le rôle des pilotes de ligne et du personnel navigant n'est pas celui d'un cocher de fiacre et qu'il ne consiste pas à prendre un « taxi » à une heure donnée pour le

poser à destination à heure fixe. Les pilotes mettent également toute leur énergie à assurer le trafic dans des conditions quelquefois extrêmement difficiles. (*Applaudissements.*)

Les résultats financiers de 1955 sont aussi très satisfaisants et témoignent également d'une amélioration très nette de la rentabilité de la compagnie par rapport à 1954.

Elle a dû supporter en 1955 des charges imprévisibles considérables. Nous avons déjà cité la grève, la perte de trafic sur l'Indochine qui a entraîné d'une année sur l'autre une perte de recettes de plus de 1.600 millions, la concurrence coordonnée des compagnies privées, la baisse des recettes postales dont je viens de parler. Mais il faut y ajouter des baisses de tarifs, des charges nouvelles de salaires, des taxes et des impôts majorés, des charges d'amortissement et des efforts financiers accrus.

Cependant, si le déficit sur les lignes internationales a été réduit de près de 900 millions, le déficit total de la compagnie n'a augmenté que de 900 millions.

Les événements que je viens de citer ont cependant entraîné des charges que l'on peut évaluer aux environs de quatre milliards de francs.

Que sera l'avenir ?

Le problème du renouvellement de la flotte s'est posé à la compagnie Air France au cours de l'année 1955. Afin de conserver le rang qu'elle a su acquérir dans la compétition internationale, il a été nécessaire, en effet, que la compagnie définisse rapidement un plan d'investissement, en présence des commandes de la concurrence.

La mise en exploitation commerciale d'appareils à réaction va entraîner une véritable révolution du transport aérien. Aussi a-t-il fallu étudier les commandes à passer sous tous leurs aspects: celui de la compétition commerciale, de l'économie et aussi des problèmes industriels qu'elles entraînent.

Un plan à longue échéance a dû être établi qui devrait permettre de ramener de 7 à 3 ou 4 le nombre des types d'appareils utilisés. Nous avons ici souvent, les uns et les autres, protesté contre le caractère hétérogène de la flotte de la compagnie nationale. On sait les inconvénients qu'il représente, en effet, et ses incidences sur le plan financier.

Aujourd'hui, c'est le *Boeing* 705, quadriréacteur, qui a été commandé en dix exemplaires, option étant prise pour huit autres. Pour les lignes à long courrier, c'est l'appareil qui reliera New-York à Paris en sept heures.

En ce qui concerne les lignes moyen-courrier, nous sommes heureux de signaler — mes collègues m'excuseront d'être à la fois le rapporteur de la commission des transports et le représentant d'une région où est fabriqué le *Caravelle* — que le choix de la compagnie nationale a pu, cette année, se porter sur un avion français. Si la construction française est absente du marché des appareils internationaux, elle offre par contre le biréacteur *Caravelle* qui semble bien devoir être l'appareil par excellence des lignes moyen-courrier. (*Applaudissements.*)

La compagnie en a commandé 12 et option est prise pour 12 autres appareils. Cette décision doit avoir pour effet de mettre à la disposition de la compagnie nationale un outil compétitif remarquable en même temps qu'elle ouvre aux constructeurs la possibilité d'atteindre avec succès les marchés étrangers

Chaque année, lors de la discussion du budget de l'aviation civile, nous avons reproché à la société nationale de ne pas servir en quelque sorte de banc d'essai à la construction aéronautique française. Souvent, nous avons dénoncé l'exemple malheureux d'une magnifique production française, l'*Armagnac*, de cet *Armagnac* qui transporte aujourd'hui en Russie délégations françaises et membres du Gouvernement alors que, il y a deux ans, on nous avait dit que cet appareil ne pourrait pas voler et qu'on a fait pression sur des ministres des transports ou sur des ministres de l'air pour qu'ils sabordent officiellement ce magnifique avion, produit de notre industrie nationale. (*Applaudissements.*)

On rend aujourd'hui hommage au *Caravelle*. Il est bon de rappeler que si le *Caravelle* a pu être construit et que s'il peut être présenté aujourd'hui dans le monde entier, c'est parce que les ingénieurs, les techniciens, les ouvriers de la Société nationale du Sud-Est avaient déjà, avant lui, construit l'*Armagac*, que l'on a saboté.

Il est trop tard sans doute pour rechercher les responsabilités.

M. Jean Liante. Il faudra le faire un jour.

M. Achille Auban, *rapporteur pour avis.* La compagnie doit recevoir en outre, dix Lockheed Super-Constellation 1649 destinés à répondre aux besoins du trafic dans la période transitoire 1957-1959 précédant les livraisons des appareils à réaction.

La compagnie sera la première du monde à pouvoir exploiter simultanément des avions à réaction aussi bien sur ses lignes long-courrier que sur ses lignes moyen-courrier. Elle sera, en 1960, en mesure d'assurer un trafic sensiblement double du trafic actuel, en même temps que la mise en service de ces avions permettra d'améliorer les conditions économiques d'exploitation.

Ainsi, sur le plan technique, la compagnie paraît, grâce à ses prévisions, devoir être à même, dans les années à venir, de tenir de façon plus qu'honorable son rôle de compagnie nationale.

Nous voulons espérer d'ailleurs — c'est le vœu de la commission — qu'elle le tiendra totalement, puisque, grâce à la flotte commandée, elle pourra répondre à la concurrence internationale et que, d'autre part, elle sera, avec le *Caravelle*, le porte-parole à l'étranger de la construction aéronautique française.

Mais assurée de son avenir sur le plan technique, la compagnie doit l'être aussi sur le plan financier

Le détail du contrat qui doit être passé — j'interprète un signe de votre part, monsieur le secrétaire d'Etat, comme l'indication que le contrat vient d'être signé, et je vous en félicite — le détail du contrat, dis-je, que vient de passer la compagnie avec l'Etat pour les trois années 1956, 1957 et 1958 a été exposé. Il est du type des contrats conclus avec les compagnies maritimes, qui bénéficient déjà d'une longue expérience, et nous avons par conséquent toutes garanties.

Nous nous félicitons donc qu'un contrat de ce type ait été signé. Il est bon qu'il porte sur plusieurs années. En effet, il est nécessaire que, parallèlement aux prévisions d'investissements à moyenne et longue échéance, puisse être faite une prévision d'exploitation à long terme. Nous estimons que seule une gestion fondée sur des vues à longue échéance permet de répondre efficacement à la concurrence internationale.

Le chiffre de la contribution de l'Etat à l'exploitation des lignes internationales devrait — si mes renseignements sont exacts — être pour 1956, selon les résultats, d'un peu plus de trois milliards, et ce chiffre ne nous paraît pas exagéré. En effet, il est inférieur au chiffre retenu pour l'exploitation de leurs lignes subventionnées par les compagnies maritimes qui accomplissent avec un succès égal, je le reconnais, des tâches analogues. Il ne serait pas anormal, par conséquent, qu'il soit du même ordre.

Nous avons indiqué que les résultats de 1955 étaient excellents et marquaient les efforts et les progrès de la compagnie. D'ailleurs, son chiffre d'affaires a plus que doublé depuis 1948. Il a été de 21 milliards en 1949. Nous pensons qu'il pourra atteindre 50 à 60 milliards en 1956. La contribution de l'Etat ne représentera, dans ce cas, pas plus de 6 p. 100 du chiffre d'affaires.

La signature par Air France d'un contrat de plusieurs années implique, d'ailleurs, de sa part — nous le disons très fermement et nous l'avons répété au cours de l'examen de chaque budget — la poursuite d'une amélioration de son exploitation dans le sens de la rentabilité, puisque le montant maximum du contrat représentera, chaque année, une part inférieure du chiffre d'affaires, lequel, selon les prévisions, doit continuer à progresser de façon importante.

Telles sont les observations que la commission des moyens de communication et du tourisme tenait à présenter par l'intermédiaire de son rapporteur. Elle est heureuse de constater, s'agissant notamment de l'utilisation du matériel français, qu'on semble avoir tenu compte des suggestions formulées au cours des précédentes discussions budgétaires. (*Applaudissements.*)

M. le président. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures, troisième séance publique:

Suite de la discussion du projet de loi n° 1487 portant ajustement des dotations budgétaires reconduites à l'exercice 1956 (nos 1862, 1887, 1914, 1966, 2017, 2045, 2062. — M. Francis Leenhardt, rapporteur général).

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,

MARCEL M. LAURENT.

3e LEGISLATURE

SESSION DE 1955-1956 — COMPTE RENDU IN EXTENSO

3e Séance du Mardi 12 Juin 1956.

(145e de la session — 94e de la législature)

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 2522).

2. — Ajustement des dotations budgétaires pour l'exercice 1956. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2522).

Art. 2 (suite).

Travaux publics, transports et tourisme. — II. *Aviation civile et commerciale* (suite).

Etat A (suite).

Chap. 31-01 (suite).

MM. Morice, Auban, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme; Anthonioz, Pinton, secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

Adoption.

Chap. 31-02, 31-12. — Adoption.

Chap. 31-13.

Amendement n° 289 de M. Midol: MM. Midol, le secrétaire d'Etat aux travaux publics, Llante. — Rejet.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-21, 31-22. — Adoption.

Chap. 31-51.

Amendement n° 288 de M. Noël: MM. Noël, le secrétaire d'Etat aux travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-52.

Amendement n° 291 de M. Barthélemy: MM. Barthélemy, le secrétaire d'Etat aux travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-61, 31-62, 31-71, 31-72, 31-92, 33-91, 34-21, 34-22, 34-23, 34-31, 34-52, 34-61, 34-62. — Adoption.

Chap. 34-81.

MM. Filippi, secrétaire d'Etat au budget; Leenhardt, rapporteur général.

Rétablissement du crédit et adoption du chapitre.

Chap. 34-92, 34-93, 35-61, 43-91. — Adoption.

Chap. 45-61.

Amendement n° 290 de M. Noël: MM. Noël, le secrétaire d'Etat aux travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 53-22.

MM. Llante, le secrétaire d'Etat aux travaux publics, Auban, rapporteur pour avis.

Adoption.

Chap. 53-24, 53-90, 53-91, 56-10, 56-70, 58-90, 58-91, 63-20, 66-70, 66-71. — Adoption.

Travaux publics, transports et tourisme. — III. *Marine marchande.*

Etat A.

Chap. 31-01.

MM. le rapporteur général, Cermolacce, Christian Bonnet, Mazier, Michaud, Febvay, président de la commission de la marine marchande et des pêches; Defrance, Morice, Bergasse.

Renvoi de la suite du débat.

3. — Démissions de membres de commissions (p. 2538).

4. — Renvois pour avis (p. 2538).

5. — Dépôt de projets de loi (p. 2538).

6. — Dépôt de propositions de loi (p. 2538).

7. — Dépôt de propositions de résolution (p. 2539).

8. — Dépôt de rapports (p. 2539).

9. — Dépôt d'un avis (p. 2540).

10. — Adoptions conformes par le Conseil de la République (p. 2540).

11. — Ordre du jour (p. 2540).

PRESIDENCE DE M. PIERRE-OLIVIER LAPIE,
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la deuxième séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

AJUSTEMENT DES DOTATIONS BUDGETAIRES POUR L'EXERCICE 1956

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi n° 1487 portant ajustement des dotations budgétaires reconduites à l'exercice 1956 (n°s 1862-1887-1914-1966-2017-2045-2062).

[*Article* 2 (suite.)]

ETAT A (*suite*)

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a commencé l'examen du chapitre 31-01 du ministère des travaux publics — Aviation civile et commerciale — ainsi libellé et doté :

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1re *partie.* — *Personnel.* — *Rémunérations d'activité.*

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales :

« Dépenses ordinaires ». (Mémoire.)

La parole est à M. André Morice, inscrit sur ce chapitre.

M. André Morice. Monsieur le président, j'ai trois observations essentielles à présenter en tant que rapporteur spécial pour l'aviation civile à la commission des finances.

Ces observations se rapportent à trois chapitres bien définis : le chapitre 31-21, le chapitre 34-81 concernant Air France et enfin l'article 55 qui intéresse la construction du prototype « Caravelle ».

Etant donné que le chapitre 34-81 a été retiré lors de l'audition de M. le secrétaire d'Etat devant la commission des finances, et que M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics a l'intention de répondre *in globo* sur les problèmes d'aviation civile, je crois qu'il est préférable que je traite maintenant ces trois questions, ce qui m'évitera d'y revenir au cours de l'examen des chapitres.

Sur ce premier point, la commission des finances a demandé à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, lors de son audition, de bien vouloir lui faire connaître ses idées sur la réorganisation de ces services. Il nous a répondu que vers la fin mai il aurait fait le tour du problème et qu'au moment de la discussion de cette partie du collectif devant l'Assemblée il pourrait nous faire connaître son sentiment.

Nous avons, en effet, été frappés par un certain nombre de mouvements de grève qui ont duré très longtemps et qui relèvent sans doute de plusieurs prétextes : d'abord, certains, d'ordre général, qui ont touché l'ensemble de la fonction publique; ensuite, d'autres, d'ordre interne, qui relèvent, nous affirme-t-on, de la structure et de l'organisation du secrétariat général; enfin, l'amélioration de leur rémunération, demandée par les personnels.

Or deux propositions ont été jusqu'alors formulées.

L'une envisageait la création d'un office de la navigation aérienne, proposition rejetée d'ailleurs par le rapport de la commission Hutin, que tous les spécialistes de ces problèmes dans cette Assemblée connaissent.

Je pense d'abord que la création d'un office serait longue et difficile à réaliser, ensuite qu'elle ne résoudrait pas le problème de fond des attributions respectives de la navigation aérienne et des ponts et chaussées et qu'elle provoquerait, en matière d'exploitation des aéroports, des difficultés qui conduiraient à une gestion très onéreuse.

C'était là la première possibilité offerte dans ce domaine de la réorganisation.

La seconde — je pense que M. le secrétaire d'Etat l'écartera avec nous — allait jusqu'à envisager la suppression du secrétariat général et l'organisation en un secrétariat général unique pour l'aviation civile et la marine marchande.

Or, si nous avons manifesté à maintes reprises dans cette enceinte le désir de voir la marine marchande confiée à un responsable — il y a un secrétaire d'Etat dans le Gouvernement actuel — tout en souhaitant voir un ministre, celui des travaux publics et des transports, chargé d'une certaine coordination qui nous est apparue comme nécessaire pour l'ensemble des transports, jamais nous n'avons pu envisager de fondre les services de l'aviation civile et ceux de la marine marchande.

Nous estimons, au contraire, qu'il faut préserver l'unité de l'aviation civile comme celle de la marine marchande.

Telle est, monsieur le secrétaire d'Etat, succinctement résumée, comme vous pouvez le constater, une première observation sur laquelle nous aimerions, ainsi que nous vous l'avions demandé en commission des finances, recevoir quelques explications de vous.

Le second point porte sur la gestion d'Air France. Nous avions décidé que notre intervention viendrait à propos du chapitre 34-81.

Or ce chapitre a été retiré au cours de l'audition de M. le secrétaire d'Etat devant la commission des finances et ne figure plus dans le projet qui nous est aujourd'hui soumis. Il est donc préférable que je présente ces observations dans la discussion qui s'instaure sur le premier chapitre concernant l'aviation civile.

Nous avons entendu avec infiniment d'intérêt le rapport qui a été présenté tout à l'heure par M. Auban au nom de la commission des moyens de communication sur la gestion d'Air France, et nous avons été heureux de nous associer à l'hommage qu'il a rendu à ceux qui gèrent actuellement cette compagnie, qui ont traversé de très grandes difficultés au cours de l'année écoulée, qui en connaissent encore beaucoup d'autres.

Je voudrais, sur ce point, monsieur le secrétaire d'Etat, même si je ne suis pas entièrement d'accord avec vous, vous faire connaître les observations qui ont été présentées à la commission des finances lors de l'examen de ce chapitre 34-81.

D'abord, nous ne comprenions pas la présence de ce chapitre dans ce collectif puisqu'il avait pour intitulé « Formation du personnel navigant », alors que le budget reconduit, avec les contrats déjà souscrits avec la Compagnie Air France, comportait des crédits ayant exactement le même objet. Nous nous demandions quel lien pouvait exister entre ce chapitre supplémentaire et le précédent. S'il y a double emploi, comme nous le pensons, vous avez là à modifier la présentation du budget.

Toute la gestion d'Air France au cours de l'année écoulée a été caractérisée par la signature avec l'Etat de quatre contrats essentiels: le premier, sur la formation du personnel navigant; le second, sur l'exploitation de la ligne Saïgon-Nouméa, qui, depuis, n'est plus rattachée à Air France, ce service ayant été confié, à la suite de l'œuvre de coordination que vous poursuivez, à la Compagnie T. A. I.; le troisième, sur l'acquisition et l'exploitation des Bréguet 763; enfin, le quatrième, sur l'exploitation des lignes aériennes européennes et de l'Atlantique Nord.

La commission des finances, lors de la discussion du budget de 1955, était restée attachée à une formule qui, pour nous — et pour moi, en particulier — reste toujours valable.

Nous avions là pris une position de laquelle vous semblez vous écarter. Mais, n'étant pas de ceux qui discutent les pouvoirs de l'exécutif, nous estimons qu'il doit prendre ses responsabilités le moment venu.

Je crois cependant utile, à l'heure où vous vous engagez dans la voie de nouvelles discussions avec Air France, de rappeler la position qu'avait prise à l'époque la commission des finances et, partant, l'Assemblée tout entière.

Nous disions ceci:

« En ce qui concerne le problème du déficit d'Air France, nous devons tenir compte de deux impératifs; d'abord, le maintien du principe de l'équilibre financier inscrit à juste titre dans la loi du 16 juin 1948 et repris par le décret du 30 septembre 1953.

« En effet, disions-nous à l'époque, malgré la tendance moins favorable de la conjoncture... » — et nous ne nous étions pas trompés — « ...ce serait faire preuve d'un pessimisme excessif que de renoncer, pour un mode de transport qui n'a pas encore acquis sa maturité, à ce principe fondamental d'une économie saine. »

Le second impératif était la nécessité de prendre en considération la mission communément reconnue à Air France de concourir à assurer la présence française dans le monde et de contribuer à la mise en exploitation d'appareils de construction française.

« En effet, il est évident que le législateur, en créant la compagnie nationale de transports aériens, a eu, parmi d'autres, le souci de doter la nation d'un service qui fût à son service. Force est donc à la fois pour la compagnie d'établir de toute urgence un plan de redressement financier qui soit soumis à l'approbation des pouvoirs publics, qui porte tant sur sa gestion interne que sur la consistance de son réseau, et pour l'Etat de consentir, outre les rémunérations contractuelles prévues par le décret du 30 septembre 1953, une aide financière limitée à un certain pourcentage du déficit résiduel et qui conserverait le caractère d'une dérogation temporaire au principe de la loi de 1948. »

La conclusion du rapport était la suivante:

« La commission a considéré, en définitive, qu'il était nécessaire que le ministre fasse part à l'Assemblée de la situation d'Air France, du problème des constructions en cours et de celui du déficit de la compagnie. »

Cette attitude que nous avions lors de la discussion du budget de 1955 est exactement celle que nous avons pour la discussion du budget de 1956.

Vous avez, pour pallier ces difficultés, pour combler ce déficit d'Air France, envisagé un système qui garantit à Air France la couverture du déficit d'exploitation de son réseau international, dans la limite d'un plafond, étant entendu que la différence entre le déficit réel et ce plafond serait partagée par moitié entre l'Etat et la compagnie.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne pense pas que vous puissiez valablement appliquer dès à présent à la compagnie Air France le système qui est en vigueur pour les compagnies maritimes. C'est la référence qui nous est citée, et c'est évidemment celle qu'on est tenté de rechercher puisque les comptes des compagnies maritimes sont pour partie évalués suivant la notion de services rendus à l'Etat, de service public qui s'attache à l'activité de toutes ces grandes entreprises.

Je ne pense pas que vous puissiez faire cette comparaison utilement parce qu'il y a tout de même un certain nombre de différences.

D'abord, je me permettrai de faire remarquer que les compagnies maritimes sont des compagnies d'économie mixte où le capital privé est représenté — en minorité, certes, mais il est tout de même représenté — alors que la compagnie Air France fonctionne uniquement avec des capitaux d'Etat.

Puis, si la commission de la marine marchande, qui m'avait fait l'honneur de me désigner pour rapporter ces conventions maritimes, a estimé, à l'époque, que celles-ci devaient être renouvelées comme elles l'ont été, c'est parce que, dans le domaine des transports maritimes, nous avons l'expérience de plusieurs dizaines d'années de fonctionnement, qui nous permet de dire que, à part les évolutions naturelles de toute activité, il n'y a pas à redouter de bouleversement profond.

Au contraire, s'agissant d'une compagnie comme Air France, de véritables bouleversements des conditions d'exploitation sont à prévoir. A partir de 1959-1960, notamment, des changements profonds vont être apportés au fonctionnement de toute la flotte aérienne par suite de l'entrée en scène des avions à réaction.

Voyons, par quelques chiffres, ce que cela représente. Nous pouvons dire, sans que l'on puisse nous accuser de nous livrer à des anticipations à la Jules Verne — nous sommes en face de réalités que nous pouvons déjà toucher du doigt — qu'en 1960 la traversée New-York—Paris se fera en 6 heures 20 et la traversée Paris—New-York, avec les vents contraires que nous connaissons bien, en 8 heures 10. C'est dire que le nombre des passagers transportés par Air France augmentera considérablement, étant établi — et la démonstration en a été souvent faite — que plus on met de facilités de transport à la disposition des habitants de ce globe, plus ils en usent et plus le nombre des voyageurs transportés est grand.

Vous arrivez donc à une époque où, au lieu de transporter 750.000 passagers, comme vous allez le faire en 1956, vous atteindrez un chiffre voisin de 2 millions. Ce chiffre sera d'ailleurs dépassé vers 1965-1968, date prévue de l'entrée en exploitation commerciale des avions supersoniques, où la traversée de l'Atlantique s'effectuera en un temps de moitié inférieur à celui que je viens d'indiquer.

Par conséquent, vous allez entrer, en ce qui concerne les transports aériens — ceci n'est pas une vue de l'esprit — dans une période de tarifs en baisse, du fait que les avions seront deux fois plus grands et mettront deux fois moins de temps pour traverser l'Atlantique.

Dès lors, comment pouvez-vous envisager de fixer par des contrats de longue durée les rapports entre l'Etat et la compagnie Air France, puisque rien de stable ne peut être établi dans ce domaine ?

Je me demande même, monsieur le secrétaire d'Etat, dans quelle mesure c'est véritablement bien servir les intérêts de la compagnie Air France que de la lier par des accords de quelque durée, alors qu'en réalité cette compagnie doit faire face, comme nous-mêmes, à une évolution constante de ses activités et de son trafic.

Par conséquent, notre conclusion sur ce point est de marquer nos préférences pour la formule jusqu'alors appliquée. Pourquoi ? Parce que cette formule apporte à Air France une garantie certaine. Cette compagnie sait, en effet, que nous examinons ici, avec objectivité — je dirai même avec sympathie — les efforts qu'elle accomplit et combien, chaque année, au cours de nos discussions budgétaires, nous regardons avec intérêt son activité, tant à la commission des finances qu'à la commission des moyens de communication, ainsi que dans cette enceinte.

C'est une garantie pour elle de savoir ainsi suivis contrôlés, ses efforts, c'est pour elle l'assurance qu'elle trouvera auprès de nous les moyens d'action qui lui seront nécessaires.

Dans un autre ordre d'idées, c'est rendre aussi service à la Compagnie Air France que de contrôler chaque année son activité. Le fait qu'un contrôle parlementaire vigilant s'exercera sans défaillance sur une gestion difficile dont nous connaissons les aléas, ne pourra que renforcer l'autorité de ses dirigeants, permettre à la compagnie d'obtenir les meilleurs résultats, et l'inciter à nous présenter une gestion toujours mieux appréciée.

Je reconnais bien volontiers — il serait injuste de ne pas le faire — qu'au cours de l'exercice qui vient de s'écouler, depuis les observations présentées dans le rapport auquel j'ai fait allusion, des progrès certains ont été faits au sein de la compagnie Air France. Mais je dois dire aussi ma conviction que d'autres progrès restent à réaliser.

C'est pourquoi je suis de ceux qui considèrent que la formule que nous avons jusqu'alors réservée au contrôle de la gestion de la compagnie Air France est la meilleure pour les deux parties et qu'il eût été préférable, selon nous, d'en rester là jusqu'au moment où l'aviation civile trouvera, elle aussi, comme les compagnies maritimes l'ont trouvé, après de nombreuses années d'exploitation, un certain équilibre, permettant de mieux déterminer son cadre d'action.

M. Achille Auban, *rapporteur pour avis.* Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. André Morice. Je vous en prie.

M. Achille Auban, *rapporteur pour avis.* Nous n'ignorons pas que si l'on a substitué au régime de la subvention à la compagnie nationale le régime des contrats, on continue à subventionner les compagnies privées par le truchement de l'aide aux compagnies maritimes, aux compagnies de navigation mixtes. Peut-être faudrait-il penser à mettre sur un pied d'égalité la compagnie nationale et les compagnies privées qui, grâce aux subventions qu'elles reçoivent, sont dans une situation privilégiée.

M. Albert Privat. Je ne suis pas d'accord !

M. André Morice. Mon cher rapporteur, je laisserai à M. le secrétaire d'Etat le soin de répondre lui-même à mon intervention.

Je voudrais cependant vous dire que, tout en reconnaissant que votre rapport était entièrement marqué par votre souci, que nous partageons, de donner à Air France les moyens de fonctionner normalement, vous ne pouvez pas comparer, dans une discussion budgétaire, la situation d'Air France et celle des compagnies privées. Celles-ci ne demandent pas d'inscription budgétaire à l'Etat, alors que la situation est différente pour Air France, ce qui justifie notre débat de ce soir.

S'il y a, sur ce point, un parallèle à établir, il faut laisser à M. le secrétaire d'Etat le soin de le faire.

Je demande, quant à moi, qu'il veuille bien nous indiquer la position qu'il entend prendre vis-à-vis de la Compagnie Air France en face de l'évolution extrêmement rapide qu'elle aura à connaître dans les années qui vont suivre.

J'en viens à la troisième observation, qui porte sur l'article 55, ce qui m'évitera d'y revenir par la suite. M. le secrétaire d'Etat, dans sa réponse aux questions posées pourra sans doute également effleurer ce problème.

Je voudrais, en effet, faire une constatation heureuse: dans le domaine de la construction aéronautique, nous marquons des points. Nous avons été assez déçus, dans cette Assemblée, à maintes reprises, au cours des discussions budgétaires précédentes, en constatant que notre construction aéronautique, sur le plan civil en particulier, ne pouvait pas se placer dans le monde.

Si je traite avec un intérêt marqué la situation de *Caravelle*, c'est qu'à l'époque où les contrats ont été passés j'avais d'autres responsabilités que celles que j'assume aujourd'hui simplement à la commission des finances.

Nous avions, à l'époque — et l'Assemblée nous avait suivi — fixé dans les contrats passés avec la S. N. C. A. S. E., compagnie qui construit le *Caravelle*, des conditions très précises de délais. Nous avions notamment demandé que soient respectées scrupuleusement ces conditions de délai qui, jusqu'alors, avaient toujours fait défaut dans le domaine de la construction aéronautique. Lorsque nos prototypes étaient présentés, nous avions dix-huit mois, deux ans ou parfois plus, de retard. Les marchés étrangers se trouvaient déjà en face de présentations faites par des constructeurs d'autres pays. Ces marchés nous étant bouchés, nous ne pouvions construire qu'un petit nombre d'avions, ce qui paralysait complètement notre construction aéronautique.

J'ai le plaisir — et la commission l'a partagé — de constater que, cette fois, les accords qui ont été passés, ont été respectés. Les conditions de délai ont été observées.

Avec le *Caravelle*, nous pouvons présenter sur le marché mondial un appareil qui fait honneur à notre construction aéronautique, alors que depuis tant d'années nous avions connu des déboires que nous déplorions. Nous estimons que notre pays est capable d'avoir et doit avoir une construction aéronautique. Nous devons, aujourd'hui, enregistrer cette satisfaction et marquer cette date d'une pierre blanche.

Et puisque, monsieur le ministre, sur ce point nous vous avons accordé tous les crédits que vous nous avez réclamés, je vous demande de bien vouloir veiller à ce que, dans la suite des événements, c'est-à-dire dans la sortie des appareils, aucun retard ne puisse survenir, afin que cette avance, heureusement marquée, produise ses pleins effets.

Telles sont, monsieur le ministre, les trois observations que je voulais présenter au début de cette discussion. Nous serions très heureux si, sur ces différents points, vous pouviez nous faire connaître votre point de vue.

M. le président. La parole est à M. Anthonioz.

M. Marcel Anthonioz. M. Auban, rapporteur pour avis, a défini l'importance et la nature de l'aide accordée par l'Etat à la compagnie Air France. J'insisterai tout particulièrement sur certaines interprétations de nature à faire croire que la subvention beaucoup plus importante qu'elle ne l'est réellement.

M. André Morice vient de souligner avec pertinence ce qu'étaient exactement ces contrats et de dissiper certaines erreurs commises — ici peut-être, mais surtout en dehors de cette enceinte — au sujet des subventions accordées à Air France au titre des divers contrats. Sur les quatre prévus ou existant, l'un est virtuellement terminé, celui qui est relatif à la ligne Saigon—Nouméa; parmi les trois demeurant: l'un a trait à la formation du personnel navigant, pour l'ensemble de l'aviation française, l'autre concerne le remboursement des dépenses supplémentaires pour l'utilisation des Bréguet sur les lignes d'Afrique du Nord au lieu et place des Constellations ou des D C 4.

La dépense entraînée par l'application de ces deux premiers contrats représente près de 1.400 millions. Or on a trop souvent tendance à ajouter la subvention déterminée par le troisième

contrat — celui dont M. André Morice vient de faire une critique que je crains un peu tardive, puisque la réponse faite à M. Auban par M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics laisse penser que ce contrat doit être présentement signé — les sommes versées au titre des deux premiers, lesquelles ne sont pas des subventions accordées à la compagnie mais des remboursements de prestations et services de caractère particulier. Il y a là une erreur qu'il convient de ne pas commettre.

Quant au troisième contrat lui-même, l'esprit qui y préside est souhaitable. Il concerne la mission même d'Air France. Il est lié essentiellement au service rendu par le transport vers les pays étrangers. Il doit s'inspirer des responsabilités et charges particulières qui incombent de ce fait à notre compagnie nationale et lui permettre d'y faire face.

On peut certes discuter, ce principe étant acquis, de l'opportunité de la forme apportée à y répondre: *statu quo*, comme le préconise M. le ministre André Morice, ou contrat tel qu'il est défini par le rapport de la commission des finances. Un fait demeure: la nécessité de réserver à Air France l'aide lui permettant de satisfaire aux impératifs découlant de sa notion du service public.

Pour ma part, je pense que le contrat tel qu'il est formulé, dans son esprit et dans ses grandes modalités, est recevable et mérite d'être essayé.

Les transports aériens sont en pleine évolution et nul ne sait de quoi demain sera fait.

Si cette évolution doit se traduire sur le plan technique, je crains qu'elle ne change pas de façon sensible dans l'immédiat l'aspect financier de l'exploitation d'Air France. Le besoin d'une intervention de l'Etat en sa faveur risque de subsister, et l'essentiel est que celui-ci affirme son désir d'y répondre. Ce sera pour la compagnie Air France le seul moyen de faire face à sa mission et de poursuivre son action à la fois sur le plan international et en faveur de notre prestige national.

Il est bon de souligner une nouvelle fois le rôle d'Air France à ce sujet et de rappeler son rôle important en faveur de l'économie nationale.

Il est bon également que nous, qui avons l'occasion de fréquenter des compagnies étrangères, nous disions ici — sans pour autant oublier certaines compagnies françaises de transport privé — combien il nous est agréable de constater l'effort extrêmement constant et valable accompli par notre compagnie nationale, dont la qualité des services est à souligner, et qui lui permet de soutenir avantageusement toute comparaison avec toutes les autres compagnies étrangères. Nous devons ne pas l'oublier et participer aux décisions favorables concernant notre compagnie afin de lui permettre de remplir son rôle international.

Elle y a parfaitement réussi, et singulièrement au cours de ces derniers mois.

M. le rapporteur Auban a bien fait de souligner qu'au moment même où le trafic d'Indochine a disparu, au moment où, sur ses lignes d'Extrême-Orient, Air France risquait de connaître des périodes difficiles pour ne pas dire désastreuses, elle a pu, grâce à cette sorte de reconversion à laquelle elle a procédé, ouvrir une ligne valable à la fois sur le plan économique, sur le plan du prestige et sur le plan des relations internationales. Le chiffre d'affaires d'Air France, en progression constante, qui de 26 milliards en 1954 a passé à 46 milliards en 1955 et sera de 55 milliards environ en 1956, atteste la valeur de cet effort et justifie celui que se doivent de faire notre Assemblée et l'Etat.

Telles étaient, monsieur le ministre, les simples observations que je désirais présenter sur ce point.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. Auguste Pinton, *secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.* Il m'est extrêmement agréable de prendre la parole après M. le rapporteur Auban et après MM. Morice et Anthonioz, car je me réjouis de constater que, dans l'ensemble, ils ont donné au budget de l'aviation civile en générale, et à Air France en particulier, un satisfecit qui me dispensera assurément de trop longs développements.

En fait, mise à part celle qui a trait à la compagnie Air France, sur laquelle d'ailleurs je reviendrais, les deux seules questions soulevées sont relatives au projet de réorganisation de l'aviation civile et à la mise au point non seulement du moyen courrier *Caravelle* dont il a été question, mais aussi de certains autres modèles de la construction française.

En ce qui concerne la réorganisation des services, sans revenir sur les conditions dans lesquelles a pu se produire une crise qui s'est traduite, ainsi que vous le savez, par un certain nombre de mouvements extrêmement regrettables, je précise que j'ai eu tout d'abord à faire face à un premier problème consistant à tenir les promesses qui avaient été faites d'un rajustement de salaires.

C'est ce à quoi je me suis employé et, dans l'ensemble, je pense y être parvenu. Les crédits dégagés à cet effet, s'ajoutant aux 125 millions qui avaient été accordés à la fin de décembre 1955, se sont élevés à 340 millions de francs. Ces 340 millions ont permis, d'une part, jusqu'à concurrence de 265 millions de francs, de procéder à un alignement indiciaire général qui aura pour effet de donner à l'ensemble des personnels de l'aviation civile la parité avec le corps des ponts et chaussées, et d'autre part, jusqu'à concurrence de 75 millions, d'accorder un certain nombre d'avantages qui ne sont pas encore exactement déterminés mais parmi lesquels devront figurer des primes pour le personnel administratif de l'aviation civile qui, jusqu'alors, avait été de façon regrettable tenu à l'écart de toutes les mesures prises.

Au sujet de la réorganisation proprement dite, je crois qu'il est indispensable d'écarter un certain nombre de suppositions dont M. Morice s'est fait l'écho, sans y croire tout à fait lui-même, je l'espère, en particulier la possibilité d'une sorte de fusion des services de l'aviation civile et de la marine marchande, idée qui, je le dis franchement, n'a jamais effleuré mon esprit ni provoqué dans mes services la moindre étude.

M. André Morice. C'est ce démenti que nous attendions de vous, monsieur le ministre.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Au surplus, je dirai que si le hasard de l'organisation ministérielle paraît avoir mis la marine marchande en liaison avec le secrétariat d'Etat aux travaux publics, en fait, j'ai tenu à laisser à mon collègue et ami M. Duveau une autonomie totale dans la gestion de ses propres affaires, ce qui vous sera d'ailleurs démontré tout à l'heure lorsqu'il défendra devant vous son propre budget.

Pour opérer les transformations des services du secrétariat général à l'aviation civile, je suis gêné, je le reconnais, par une sorte d'hypothèque qui a été posée lors de la première réunion interministérielle, lorsqu'il s'est agi de l'attribution de ce crédit de 340 millions de francs, qui a consisté à admettre le principe — je dis bien le principe — de la création d'un office de la navigation aérienne. Cette notion me paraît sinon inapplicable du moins applicable seulement dans un très lointain avenir, ce qui rend par conséquent indispensables les mesures immédiates auxquelles je songe.

Tous mes efforts tendront à faire reviser cette décision du comité interministériel dont l'application me paraît extrêmement difficile.

A cet égard, vous pouvez, c'est entendu, me reprocher de n'avoir par travaillé assez vite. J'ai paré au plus pressé. J'ai tenu, au moyen du crédit dégagé grâce à la compréhension de M. le ministre des finances et de M. le secrétaire d'Etat au budget, à accorder rapidement au personnel les mesures qui étaient les plus urgentes et les plus indispensables.

Pour le reste, je vous avoue — c'est un défaut que je confesse — que je n'aime pas travailler vite, lorsque j'avance sur un terrain difficile. Vous pouvez évidemment me le reprocher. J'aime mieux vous faire attendre quelques semaines de plus et pouvoir prendre en pleine conscience de ma responsabilité des décisions ou formuler des propositions.

Après ce qui a été dit par les orateurs précédents, j'entends marquer, moi aussi, les progrès que nous réalisons dans la mise au point du prototype de l'avion *Caravelle*.

Je partage entièrement le sentiment de M. André Morice: il serait inadmissible que, pour quelque raison que ce fût, sous prétexte de chercher la perfection, on nous fît perdre tout le bénéfice de l'effort que nous avons réalisé. En effet, tout va très vite en ce domaine et si nous perdons notre temps à la mise au point de détails excessifs, nous risquons d'être dépassés par d'autres et de perdre tout le bénéfice de notre effort intellectuel et technique et surtout de l'effort financier considérable qui a été consenti en accord par le Parlement et le Gouvernement.

J'y rends hommage, mais il est certain qu'il serait inadmissible que, par des délais que pour ma part je ne saurais souffrir, nous risquions de perdre le bénéfice de l'avance que nous avons conquise.

J'ajoute, puisqu'on a bien voulu adresser un hommage à l'effort de la construction française, que nous ne marquons pas seulement des points dans ce domaine, puisque nous sommes en train de poursuivre et que nous avons même fait avancer largement certaines études. Nous avons pris, dans un domaine modeste, sans doute, mais important, une position d'avant-garde par la mise au point des deux hélicoptères légers, *le Djinn*, en particulier, dans lequel j'ai tenu à monter, non pas pour faire preuve d'un courage particulier, mais simplement parce que j'ai voulu me rendre compte de ce que pouvait représenter un appareil très léger, peu coûteux et qui peut dans de très nombreux domaines rendre d'inappréciables services.

Je tenais à vous donner ces indications pour témoigner que si nous avons, hélas! perdu trop de temps, souvent par notre faute, nous avons le devoir de constater que depuis plusieurs années — car ce n'est pas un travail de quelques semaines ou

de quelques mois et si des compliments doivent être faits, ils doivent aller beaucoup plus à d'autres qu'à moi-même, en particulier à ceux qui assurent la permanence de notre aviation civile — nous pouvons regarder l'avenir immédiat avec le sentiment que nous n'avons pas si mal travaillé.

J'en viens maintenant à la question qui a retenu le plus l'attention des uns et des autres, celle de la situation d'Air France.

Dans des conditions sur lesquelles je ne veux pas revenir, votre commission des finances a disjoint le chapitre 34-81 où figure une subvention de 500 millions de francs à Air France pour les frais de formation du personnel navigant.

Elle a entendu, je suppose, marquer par là son désir d'obtenir des précisions supplémentaires sur la situation de la compagnie nationale, notamment sur son déficit d'exploitation et sur les contrats qui étaient alors en cours de discussion avec l'Etat.

Il ne m'avait pas été possible de répondre à votre commission sur tous ces points le mois dernier, car certains chiffres importants manquaient encore, et surtout la discussion des contrats à passer par Air France n'était pas encore achevée.

Ces contrats viennent d'être signés, et je suis aujourd'hui en mesure de fournir à l'Assemblée les explications auxquelles elle a droit.

Pour bien comprendre la situation actuelle — je m'en excuse devant des spécialistes aussi chevronnés que ceux qui ont pris la parole il y a un instant, mais il faut, je crois, parler pour une audience plus large — un bref retour en arrière s'impose.

Je rappelle à cet égard que dès 1953, par suite, il est vrai, de grèves du personnel de la compagnie au mois d'août et des services publics de la navigation aérienne à la fin de l'année, le déficit a atteint 3,400 millions et n'a été couvert qu'à raison de 2.700 millions par une subvention de l'Etat.

En 1954, bien que les incidents de 1953 ne se soient pas renouvelés, le déficit est resté sensiblement le même par suite de l'augmentation des charges de personnel et des charges financières supportées par la compagnie nationale, ainsi que — ce qui est important, car vous allez voir qu'en 1955 la chute s'est aggravée — par suite d'un certain fléchissement des recettes sur les lignes de l'Union française.

En 1955, la situation s'est aggravée, en apparence seulement, puisque le déficit total a atteint 4.300 millions, soit 900 millions de plus qu'en 1954. Mais il convient immédiatement d'observer que cet exercice a subi les incidences très lourdes de nouvelles augmentations du personnel, de l'effondrement du trafic sur la ligne d'Indochine et de la grève du personnel de navigation aérienne qui a paralysé en partie certaines lignes pendant les mois de novembre et de décembre.

Les bénéfices réalisés sur les lignes de l'Union française, c'est-à-dire en fait sur les lignes d'Indochine, étaient d'environ 1.700 millions de francs et malgré cela le déficit total était de 3.300 millions. Les bénéfices sont tombés en 1955 à 300 millions; ils ont totalement disparu, ai-je besoin de le préciser, en 1956.

C'est dire que le déficit d'Air France aurait été beaucoup plus grand si un gros effort auquel vous avez bien voulu rendre hommage, n'avait pas été accompli, car tous les faits que je viens de signaler auraient justifié par rapport à l'exercice précédent une augmentation de déficit trois ou quatre fois supérieure au déficit de 900 millions dont je viens de parler.

Il n'est donc pas paradoxal de dire que la situation réelle de la compagnie nationale s'est nettement améliorée au cours de l'année dernière. Les déficits des exercices 1954 et 1955 ont été couverts au moins en partie par le jeu des contrats spéciaux conclus par mon prédécesseur le 20 septembre 1955, mais dont l'effet expirait, pour deux d'entre eux, le 31 décembre 1955.

Ces contrats étaient au nombre de quatre. C'est d'abord le contrat pour l'exploitation des appareils Bréguet Deux Ponts, au titre duquel 745 puis 520 millions de francs ont été alloués à Air France pour les deux exercices en cause.

C'est ensuite le contrat pour la formation du personnel navigant, auquel M. Anthonioz a fait justement allusion et au titre duquel des sommes de 580, puis 560 millions de francs ont été versées.

Je passe sur le contrat conclu pour l'exploitation de la ligne Saigon-Nouméa, où il s'agissait d'une somme de l'ordre de 40 millions seulement, et qui a aujourd'hui disparu, le gros morceau étant évidemment représenté par le contrat pour l'exploitation des lignes d'Europe et d'Amérique du Nord, pour lesquelles la compagnie a perçu le crédit budgétaire prévu de deux milliards.

Le jeu de ces divers contrats a permis de couvrir à peu près exactement le déficit de 1954, mais non pas celui de 1955 qui a été aggravé pour les raisons exceptionnelles que je vous ai indiquées il y a un instant. Par conséquent, dans l'état actuel des choses, un solde déficitaire de 1.200 millions resterait, au titre de cet exercice, à la charge d'Air France.

Mes services étudient, avec ceux du secrétariat d'Etat au budget, le moyen de couvrir partiellement ce solde. Les crédits qui pourront être nécessaires à cet effet vous seront demandés à l'occasion d'un prochain collectif.

J'en arrive maintenant, après ces préliminaires, à la situation actuelle.

Je laisserai de côté pour un instant la formation du personnel navigant, qui représente une obligation assumée par la compagnie dans l'intérêt de l'ensemble de l'aviation civile et qui n'est après tout, je m'excuse de le faire observer, qu'une forme d'enseignement technique — or, nous n'avons pas l'habitude de rechercher la rentabilité des crédits que nous votons pour l'enseignement technique — formation en vue de laquelle les crédits prévus pour l'année 1956 sont de 720 millions. Si donc nous faisons abstraction de ce crédit de 720 millions destiné à la formation du personnel de l'aviation civile française qui, à mon sens, ne doit pas être pris en considération dans le compte proprement dit d'Air France, les prévisions actuelles font apparaître une insuffisance d'exploitation de 3.750 millions qui comprend, à concurrence de quelque 600 millions, les charges provenant de l'exploitation des Bréguet-Deux Ponts.

Je me résume: le déficit provient d'une part des 720 millions destinés à la formation du personnel navigant et, d'autre part, d'une insuffisance de 3.750 millions comprenant les 600 millions dus à l'utilisation des Bréguet-Deux Ponts.

En réalité, cette insuffisance est sensiblement égale à celle qui a été constatée pour 1955, compte non tenu pour cet exercice, des frais de formation du personnel navigant.

Ce résultat peut sembler quelque peu décevant, étant donné que le dernier exercice avait supporté la charge exceptionnelle de la grève du personnel de la navigation aérienne. Il s'explique cependant par le fait que l'application en année entière des augmentations de salaires consenties en septembre dernier représente à elle seule une charge supérieure aux conséquences de la grève.

La situation ne s'est donc pas aggravée malgré une concurrence de plus en plus vive sur les lignes internationales. Au contraire, par suite de l'accroissement constant du chiffre d'affaires, l'insuffisance a diminué en valeur relative.

Je n'irai certes pas jusqu'à soutenir devant vous qu'il est impossible d'améliorer cette situation. Je suis convaincu, au contraire, que le rendement de certains services peut être amélioré et que certaines lignes coûteuses et non essentielles pourraient être supprimées.

Mais je tiens à rendre publiquement hommage aux efforts de la compagnie nationale pour améliorer sa productivité et aux résultats qu'elle a obtenus. Je signale en particulier l'augmentation très nette du rendement des représentations commerciales en métropole, dans l'Union française et à l'étranger, dont témoignent, sans conteste, les indices de productivité, qui sont en très nette progression.

Je vous rappelle également l'augmentation constante du trafic et du chiffre d'affaires réalisé par Air France, augmentation beaucoup plus rapide que celle des effectifs, de telle sorte que le chiffre de tonnes-kilomètres offertes par agent, chiffre considéré généralement comme reflétant le mieux le rendement d'une compagnie de transports aériens, s'est élevé de 19.410 en 1952 à 25.674 en 1955, ce qui traduit une augmentation d'environ 30 p. 100 de la productivité.

Je vous rappelle également, sans y insister, car votre commission des finances l'a relevé, qu'en ce qui concerne le chiffre de tonnes-kilomètres transportées par agent, Air France arrive à égalité, avec Swissair, en tête de toutes les compagnies européennes.

Je n'en dois pas moins faire face pour l'année au déficit de 3.750 millions de francs que je vous signalais à l'instant pour l'ensemble des lignes.

Ce déficit est provoqué, je le rappelle, à raison de 630 millions de francs, par l'emploi des appareils Bréguet sur les lignes de l'Afrique du Nord. Cette somme sera remboursée à Air France en vertu du contrat conclu lors de la mise en service de ces appareils.

Il est bien évident que nous ne pouvons pas imposer à Air France l'usage d'un type d'avion si dans le même temps nous n'assurons pas la différence entre le prix de revient des appareils que nous lui imposons et celui des appareils dont cette compagnie se servirait si elle était libre de son choix.

Je signale à ce propos qu'il a paru indispensable de modifier quelque peu les clauses de ce contrat, notamment de renoncer au système de la garantie kilométrique qui avait été appliqué au cours des derniers exercices.

Ce système risquait, en effet, d'amener l'Etat à verser à la compagnie nationale une contribution financière ne correspondant pas au déficit réel, car il est pratiquement impossible de fixer, au début de chaque exercice, le taux de garantie avec une précision suffisante.

Il a paru préférable de rembourser à Air France la totalité du déficit provenant de l'exploitation des appareils, étant

entendu que le programme de l'utilisation de ceux-ci serait approuvé chaque année, ainsi que l'état estimatif des recettes et des dépenses correspondant.

Reste le point le plus important, le déficit du réseau international, évalué à quelque 3.150 millions, en déduisant du déficit total le déficit de 630 millions dû à l'utilisation des Bréguet.

Aux cours des deux dernières années, le contrat en vigueur ne couvrait que le déficit des lignes d'Europe et d'Amérique du Nord, à concurrence de 75 p. 100 seulement, les bénéfices attendus des lignes de l'Union française, notamment de la ligne d'Indochine, devant compenser d'une part les 25 p. 100 restant à la charge de la compagnie sur les lignes d'Europe et d'Amérique du Nord, et d'autre part l'ensemble du déficit éventuel sur les lignes d'Amérique centrale, d'Amérique du Sud et du Proche Orient.

En accord avec mon collègue du budget, j'ai estimé que ce contrat, qui était d'ailleurs venu à expiration à la fin de 1955, ne pouvait être reconduit tel qu'il était, et à cet égard je n'ai certainement pas perdu de vue — j'espère, monsieur Morice que vous voudrez bien le reconnaître dans quelques instants — le caractère effectivement transitoire de toutes les dispositions que l'on peut être amené à prendre en ce domaine.

Vous voudrez bien reconnaître que nous n'avons présenté dans ce contrat que des dispositions qui tiennent compte d'une évolution qui se produira sans doute plus vite que nous ne sommes disposés à le croire.

Il est évident que la réduction considérable, en fait la disparition pratique, des bénéfices réalisés sur les lignes de l'Union française, oblige désormais à prévoir la couverture du déficit sur l'ensemble du réseau international.

Il ne m'a pas paru possible toutefois de prévoir cette couverture en totalité, mais seulement à raison de 90 p. 100, 10 p. 100 de l'insuffisance restant ainsi en toute hypothèse à la charge de la compagnie.

J'ai donc été plus sévère pour Air France que pour les compagnies maritimes. Je ne le regrette pas; une compagnie nationale doit, à mon sens, accomplir par elle-même un effort tout particulier.

Au demeurant, le contrat que j'ai établi ne se borne pas à imposer à Air France sa participation au déficit.

Il entend aussi lui donner une prime à la bonne gestion, et c'est pourquoi il a prévu que la moitié de la différence entre, d'une part, le déficit réel des lignes internationales, moins les 10 p. 100 qui sont à la charge de la compagnie, et, d'autre part, le montant d'un plafond qui a été fixé à 3.800 millions de francs, serait attribuée à Air France à titre de prime d'intéressement.

La compagnie a ainsi la possibilité de réaliser certains bénéfices sur son réseau international, et elle est directement intéressée à une amélioration de ses résultats d'exploitation.

La revision peut être envisagée dans le cas où le déficit dépasserait 4 milliards de francs, ou, au contraire, serait ramené au-dessous d'un certain plancher.

Ce contrat est conclu pour trois ans, et je vous prie de bien vouloir remarquer que nous sommes déjà à la moitié de la première année et que, par conséquent, nous ne sommes pas liés au delà de décembre 1958. Il est évident — et je partage entièrement le sentiment exprimé par M. Morice — qu'il est impossible de nous lier et de lier Air France pour une période plus longue, car la mise en service des appareils à réaction, prévue pour 1959, risque de modifier profondément les conditions d'exploitation de l'ensemble du réseau de la compagnie.

Je vous ai exposé, mesdames, messieurs, en toute sincérité j'en suis sûr, et, je l'espère, en toute clarté, la situation d'Air France. Vous voyez que les subventions nécessaires au fonctionnement de la compagnie nationale sont au total de l'ordre de 3.750 millions de francs, auxquels il faut ajouter 720 millions de francs destinés à la formation du personnel navigant pour l'ensemble des compagnies.

Il est donc évident que le crédit reconduit, qui s'élève à 3.079 millions de francs, est insuffisant, et c'est pourquoi je sollicite de votre bienveillance le rétablissement des 500 millions de francs qui sont prévus au chapitre 34-81, étant d'ailleurs bien entendu que ces 500 millions de francs s'ajoutant aux 3.079 millions de francs qui sont présentés en toute hypothèse sont insuffisants.

Telles sont, mesdames, messieurs, les explications, sans doute un peu longues, que je devais vous donner sur les quelques points qui ont été soulevés. Naturellement, je suis à la disposition de l'Assemblée pour lui fournir toutes précisions utiles lors de la discussion des chapitres.

M. André Morice. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. André Morice, à qui je demande d'être bref.

M. André Morice. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de votre exposé.

Pour qu'il n'y ait pas d'équivoque après l'intervention de M. Anthonioz, je dirai qu'il n'existe de confusion dans l'esprit d'aucun de nous entre un contrat et une subvention. Si nous nous reportons à l'esprit du décret de 1953, il est clair qu'un contrat représente un versement fait par l'Etat pour un service rendu. Par conséquent, cela ne peut pas porter le titre de subvention, du moins tel qu'il a été défini tout à l'heure. Personne ne s'y trompe.

Monsieur le secrétaire d'Etat, au cours de votre exposé, vous avez défini la position d'Air France en 1955 et en 1956. Vous avez expliqué les raisons pour lesquelles vous avez pris vous-même votre détermination dans ces nouveaux accords, dans ces conventions — j'emploie ce terme plutôt que celui de contrats — que vous avez passées avec Air France.

Je l'ai dit tout à l'heure, je ne suis pas de ceux qui veulent discuter le rôle de l'exécutif. Vous avez pris vos responsabilités. Je reste attaché, quant à moi, à cette formule plus souple que nous avions respectée jusqu'alors, mais c'est vous qui avez pris la responsabilité et nous devons vous la laisser.

Mais alors, monsieur le secrétaire d'Etat, comment pouvez-vous nous demander le rétablissement du chapitre 34-81 sous sa forme actuelle ? En effet, vous avez bien déclaré que, pour 1956, l'insuffisance d'exploitation était de 3.750 millions de francs. Laissons en dehors de cela les 720 millions nécessaires à la formation du personnel navigant. En déduisant le montant du contrat des Bréguet, il reste un déficit d'exploitation de 3.150 millions de francs. Comment pouvez-vous alors nous demander de reprendre le chapitre 34-81 sous l'intitulé « formation du personnel navigant » avec un crédit de 500 millions de francs, qui ne représente pas le chiffre de la dépense de 720 millions que vous indiquez au titre du personnel navigant, et qui n'apparaît donc que comme un acompte à valoir sur ce que le Parlement sera amené par la suite à vous accorder ?

De deux choses l'une, ou vous demandez le rétablissement d'un chapitre correspondant à une dépense que vous avez chiffrée et je ne pense pas que l'Assemblée le refusera, ou alors vous reportez, en vue d'une demande ultérieure, à ce collectif auquel vous avez fait allusion, les sommes supplémentaires dont vous parlez.

Il serait plus net et plus précis d'agir sous cette forme.

Mais, en tout état de cause, il vous faut modifier la présentation budgétaire qui nous est faite.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le libellé du chapitre 31-01.

(*Le libellé du chapitre 31-01, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses:

« Dépenses ordinaires. » — (*Mémoire.*)

« Chap. 31-12. — Services extérieurs. — Personnels communs. — Indemnités et allocations diverses:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 1.233.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-13. — Services extérieurs. — Personnel ouvrier. — Salaires et accessoires de salaires:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 18 millions de francs. »

M. Midol a déposé un amendement n° 289 tendant à réduire de 100.000 francs à titre indicatif le crédit du chapitre 31-13.

La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Mesdames, messieurs, j'avais déposé au nom du groupe communiste un amendement dont je me permets de vous donner lecture.

Il s'agit d'un abattement de 100.000 francs destiné à marquer la volonté de l'Assemblée nationale de faire respecter la Constitution française de 1946, la convention n° 87 adoptée par l'organisation internationale du travail et rendue applicable en France par le décret n° 1004 du 8 août 1951, le statut général des fonctionnaires, eu égard à l'arrêté arbitraire pris le 28 mars 1956 par le secrétaire d'Etat aux transports limitant le droit de grève du personnel des corps de la navigation aérienne.

L'exposé des motifs était le suivant: le rapport fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi n° 1862 fait état à la page 143, de ce que les grèves qui se sont produites au cours de l'année 1955 dans le personnel de l'aviation civile et dont il est inutile de souligner les conséquences graves pour l'aviation française et le prestige de notre pays, ont appelé l'attention de l'opinion publique sur la situation des personnels intéressés.

Si ces personnels ont dû en arriver là, c'est après des années de promesses non tenues et devant la volonté manifeste des gouvernements désirant démanteler l'aviation civile au profit d'intérêts privés.

L'arrêté dont je parlais tout à l'heure leur limitant et leur supprimant pratiquement le droit de grève est illégal et l'on est amené à dire que, s'il a été pris, c'était pour faciliter la sortie de mesures que ne pourrait accepter le personnel telles que ce projet d'office qu'il rejette unanimement.

Il est intolérable qu'un droit constitutionnel soit supprimé par un arrêté. Je vous demande, en conséquence, de vous pen-

cher sur les revendications des personnels et de comprendre que, devant les obstructions systématiques dont ils ont été l'objet, ces personnels se sont servis de leur droit.

Qu'on le leur supprime ne veut pas dire qu'on empêchera les grèves qui seront alors sans doute plus violentes parce que le mécontentement mettra sans doute plus de temps à mûrir. Cela veut dire que l'on essaie d'impressionner une partie de ces personnels pour les diviser, les empêcher de s'opposer aux mesures qu'ils jugent nuisibles pour l'aviation civile française.

Que la Constitution et nos engagements internationaux soient violés outrageusement est absolument inadmissible.

Je me permettrai simplement d'ajouter quelques commentaires à cet exposé des motifs que nos collègues ont pu lire dans les amendements qui leur ont été distribués.

Les personnels en fonction attendent depuis des années le règlement des problèmes urgents que pose leur situation. En 1953, 1954 et tout récemment pendant 50 jours en 1955, leur action reconnue unanimement justifiée est venue appuyer leurs revendications. A l'heure actuelle, aucune amélioration n'a été apportée de façon satisfaisante et précise, ni à leur statut, ni à leurs traitements, mais seulement, de façon provisoire, à leurs indemnités.

Les seules décisions gouvernementales ont abouti à la suppression du droit de grève et, au point de vue salaires, au versement d'une prime aux non-grévistes pour encourager leur soumission vis-à-vis de l'administration et pour les autres un unique acompte hiérarchisé de 5.000 à 10.000 francs destiné à étayer toutes les promesses faites, une fois de plus, et à différer encore la recherche d'une solution équitable.

Ces promesses sont-elles destinées à tenir une fois de plus les personnels en haleine ou présagent-elles le règlement dans le cadre d'un office à caractère industriel qui précipiterait le démantèlement du service public que doit constituer l'aviation ? Ce serait contraire à l'intérêt même de l'aviation.

Le contrôle de la navigation et les services publics qui en découlent doivent rester sous la responsabilité de l'Etat, comme le contrôle de tous les autres moyens de transport. On ne peut confier cette responsabilité à des sociétés ou offices dont les responsabilités qui découlent de ces tâches risquent d'être atténuées, pour ne pas dire plus, par le souci d'une responsabilité plus ou moins problématique de cette organisation industrielle.

Je demande à M. le secrétaire d'Etat de nous donner quelques éclaircissements à ce sujet et de nous indiquer, en particulier, quelles sont les intentions du Gouvernement concernant les revendications des personnels. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Leenhardt, *rapporteur général.* La commission laisse l'Assemblée juge.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je ne sais pas quelle est la portée exacte de l'amendement, mais je veux au moins faire certaines déclarations.

Il y a, certes, dans l'intervention de M. Midol une part qui lui est personnelle. Mais pour le reste, il a lu un texte dont je laisse à ses auteurs l'entière responsabilité. Qui veut noyer son chien l'accuse de la rage. Je ne sais pas si je suis un chien, mais je jure que je ne veux pas me laisser noyer.

Voici ce que je tiens à dire à propos de cette affaire:

J'ai pris — c'est exact — un certain nombre de dispositions qui n'ont absolument aucun caractère original. Elles ont déjà été prises pour la S. N. C. F. il y a cinq ou six ans par un de mes prédécesseurs. Ces dispositions ont donné au Gouvernement certaines possibilités. Elles n'ont pas, que je sache, porté atteinte au droit de grève du personnel de la S. N. C. F. Il en est de même pour l'aviation civile. Je n'ai pas porté atteinte et je n'entends pas porter atteinte au droit de grève du personnel, mais je dis avec beaucoup de clarté, pour que cela soit bien entendu, qu'aussi longtemps que je serai à la place que j'occupe, je considérerai que ma tâche essentielle est d'assurer la marche d'un service public aussi fondamental et aussi nécessaire que celui-ci.

M. Marc Dupuy. C'est le même raisonnement que celui qui est tenu pour la radiodiffusion. C'est la politique du Gouvernement.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Et je le ferai par n'importe quel moyen. Voilà ce que je tenais à dire.

Si vous voulez, en ce qui concerne les services publics, faire une comparaison avec la politique des gouvernements dans d'autres pays, vous verrez que nous sommes restés d'une extrême modération. (*Très bien ! très bien ! à droite et au centre.*)

Je voudrais ajouter qu'après avoir entendu la lecture de votre tract je comprends mal vos déclarations. On dit que si nous avons accordé une concession c'était pour empêcher la grève, pour la mater ou pour en empêcher le retour, pour donner une aumône ou un os à ronger au personnel. Vous m'avez dit aussi que si le personnel avait fait grève, c'était parce qu'on ne s'était pas suffisamment penché sur ses revendications légitimes et que c'est parce qu'il avait fait grève qu'on s'était intéressé à lui.

M. Marcel Noël. Bien sûr !

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. En ce cas, voulez-vous m'expliquer pourquoi une partie du personnel de l'aviation civile — mais cette partie a suffi pour interrompre pendant vingt-quatre heures le service — a fait grève le 8 mars, alors que j'avais donné ma parole qu'une réponse serait donnée le 15, que je l'ai donnée effectivement le 15 et que cette réponse comportait une très large satisfaction ?

Si vous voulez m'expliquer en quoi cette grève du 8 mars a eu le moindre rapport avec ce que vous venez de dire, je serai très heureux d'écouter vos explications.

En tout cas, je trouve inadmissible que l'on répande un tract pour dire que nous n'avons pas donné satisfaction. J'ai accordé cet acompte immédiat parce que je l'ai trouvé légitime, mais il n'y a pas d'administration possible si l'on n'admet pas qu'il faut un certain nombre de semaines pour mettre au point des dispositions aussi complexes que celles-ci.

J'ai eu l'honneur d'en parler à différentes reprises. Je ne puis laisser dire que les dispositions que j'ai prises et qui établissent la parité de fait entre, d'une part, le personnel de l'aviation civile et de la météorologie et, d'autre part, le personnel des ponts et chaussées, sont illusoires. Je puis vous assurer que les 340 millions qui ont été promis seront effectivement accordés.

M. le président. La parole est à M. Llante.

M. Jean Llante. Avant que vous preniez le décret auquel vous avez fait allusion, monsieur le secrétaire d'Etat, nous étions venus avec la sous-commission de l'aviation vous entretenir des revendications du personnel. Effectivement, vous nous avez dit que vous vous apprêtiez à recevoir ce personnel, et vous avez ajouté qu'au besoin vous pourriez vous servir de précédents qui avaient été créés par d'autres gouvernements. Mais vous n'avez pas dit que vous entendiez prendre un décret qui, en fait, réprime le droit de grève.

Ce qui est vrai, c'est que, chaque fois que le personnel a obtenu satisfaction, ce fut après maintes journées de grève.

On a dit que le budget avait perdu de l'argent. Il en aurait moins perdu si l'on avait accepté les légitimes revendications de ces travailleurs, qui n'ont été satisfaites que sous la pression d'une grève prolongée.

En tout cas, je répète que lorsque la sous-commission de l'aviation est venue vous entretenir de ces problèmes, vous ne lui avez pas dit que vous envisagiez la publication d'un décret qui, en fait, réprime le droit de grève.

M. le président. Monsieur Midol, maintenez-vous votre amendement ?

M. Lucien Midol. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets donc aux voix l'amendement n° 289 déposé par M. Midol et repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.*)

M. Marcel Noël. Le personnel jugera. Il a d'ailleurs déjà jugé.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 18 millions de francs, proposée pour le chapitre 31-13.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.*)

« Chap. 31-21. — Navigation aérienne. — Rémunérations principales:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 114.675.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-22. — Navigation aérienne. — Indemnités et allocations diverses:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 6.884.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-51. — Météorologie nationale. — Rémunérations principales:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 19.075.000 francs. »

M. Noël a déposé un amendement, n° 288, tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-51.

La parole est à M. Noël.

M. Marcel Noël. Nous désirons attirer à nouveau l'attention de l'Assemblée sur la question des transformations d'emplois d'agents en emplois d'adjoints techniques à la météorologie nationale.

Nous rappelons que nous avons obtenu, en 1953 et en 1954, le vote par l'Assemblée nationale et par le Conseil de la République d'amendements tendant à obtenir un règlement rapide de cette question.

Lors de la discussion du budget précédent, votre prédécesseur au ministère des travaux publics et votre collègue dans ce Gouvernement, M. Chaban-Delmas, nous avait donné l'assurance qu'un décret pris en cours d'exercice permettrait de résoudre ce problème.

Au cours de l'année 1955, le rapport favorable de l'inspection générale de l'aviation civile qui était demandé par M. le ministre des finances a été déposé. Ce rapport concluait à la nécessité de transformer cent cinquante emplois.

En novembre dernier, à la suite d'un mouvement revendicatif, qui a paralysé pendant deux mois la circulation aérienne, M. Corniglion-Molinier, alors ministre des travaux publics, a fait de nouvelles promesses aux organisations syndicales de la météorologie.

Mais aujourd'hui la situation est la même qu'en décembre 1954.

Nous vous demandons, monsieur le secrétaire d'Etat, de nous dire quand paraîtra le décret permettant les cent cinquante transformations d'emplois prévues dans le rapport de l'inspection générale et dont le principe a été unanimement admis. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je ne pense pas que cette question doive soulever une discussion aussi vive que la précédente.

Il existe actuellement cent trente-cinq emplois vacants dans le corps des adjoints techniques de la météorologie nationale, quatre-vingt-trois de création récente et cinquante-deux vacants.

Sur ces cent trente-cinq emplois, mon intention est d'en réserver treize au concours extérieur, les cent vingt-deux restants, c'est-à-dire la presque totalité, devant être pourvus par voie d'examen professionnel, de façon à offrir des possibilités d'avancement plus étendues aux agents et à réduire encore le nombre des contractuels qui subsistent dans cette administration.

J'ai fait préparer, à cet effet, un projet de décret qui sera, dans quelques jours, soumis à l'accord de mes collègues des finances et de la fonction publique.

Les modalités de reclassement des adjoints techniques ainsi nommés seront analogues à celles qui ont été appliquées lors des transformations d'emplois de la navigation aérienne.

M. le président. La parole est à M. Noël, pour répondre au Gouvernement.

M. Marcel Noël. Vous nous parlez de treize transformations d'emplois seulement.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Non, je vous ai parlé de cent vingt-deux transformations d'emplois dont les titulaires seraient pris parmi des contractuels.

M. Marcel Noël. Pourquoi pas cent cinquante...

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Parce qu'il n'y en a que cent trente-cinq.

M. Marcel Noël. ...comme l'avaient promis vos deux prédécesseurs ?

Tout à l'heure vous parliez de grèves dans l'aviation civile. Eh bien! ce sont des faits de ce genre qui suscitent des mouvements de grève.

Vos prédécesseurs, M. Corniglion-Molinier et M. Chaban-Delmas — je le répète — ont promis la transformation de ces cent cinquante emplois et vous nous dites qu'il n'y en aura que cent vingt-deux. Pourquoi pas les cent cinquante promis par vos prédécesseurs ?

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Il n'y a pas de raison, monsieur Noël.

M. Marcel Noël. Si, il y a des raisons. Vos prédécesseurs, quand ils ont promis les 150 transformations d'emplois, avaient certainement des raisons.

Ce n'est pas une affaire d'Etat et je ne veux pas faire un incident à ce sujet. Néanmoins, monsieur le ministre, je vous demande de relire les promesses qui avaient été faites par vos prédécesseurs et de les tenir, c'est la moindre des choses.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Monsieur Noël, je ne veux pas chicaner sur les chiffres, mais je me trouve en présence du décret du 31 décembre 1955 portant transformation d'emplois pour 83 postes Il y a, d'autre part, 52 vacances d'emploi normales. Il y a donc, au total, 135 postes à pourvoir. Je ne peux pas aller au-delà.

Votre arithmétique n'est probablement pas tout à fait la même que la mienne. Je m'en tiens pour le moment à la mienne.

M. Marcel Noël. Tenez les promesses de vos prédécesseurs, c'est tout ce que nous vous demandons.

M. le président. Monsieur Marcel Noël, maintenez-vous votre amendement ?

M. Marcel Noël. Je le retire.

M. le président. L'amendement n° 288 de M. Noël est retiré.

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 19.075.000 francs, proposée pour le chapitre 31-51.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.*)

M. le président. « Chap. 31-52. — Météorologie nationale. — Indemnités et allocations diverses:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 1.036.000 francs. »

M. Barthélemy a présenté un amendement n° 291 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Barthélemy.

M. André Barthélemy. Monsieur le ministre, à la suite de la grève de la météorologie et de la navigation aérienne en novembre et décembre 1955, une commission dite « commission Hutin » avait été chargée de rechercher des solutions à différents problèmes qui sont à l'origine du mécontentement du personnel de l'aviation civile.

Cette commission avait rédigé un rapport dont les conclusions avaient permis au personnel de la météorologie de considérer comme acquises tout d'abord une amélioration du régime des indemnités, tant en ce qui concerne la refonte du barème existant en une prime unique, qu'en ce qui concerne la masse des crédits à répartir, puis une meilleure organisation des services de l'aviation civile comportant notamment une simplification des structures administratives.

Or, jusqu'à ce jour, ni le personnel de la météorologie, ni celui de la navigation aérienne n'ont le sentiment que les services du ministère des travaux publics se sont sérieusement préoccupés de rechercher des moyens de concrétiser ces principes.

A notre connaissance, aucune décision n'a été prise sur ces différents points. En revanche, des textes limitant illégalement le droit de grève des fonctionnaires de l'aviation civile n'ont pas tardé à voir le jour.

Nous vous demandons, monsieur le ministre, de ne pas pratiquer la politique de vos prédécesseurs au ministère des travaux publics.

L'expérience de 1954 et de 1955 montre que l'on n'a rien à gagner à laisser pourrir une question en suspens. Il vaut mieux, croyons-nous, à tous égards, faire droit aux revendications de ce personnel, dont la légitimité, dans le cas qui nous préoccupe, n'est contestée par personne.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. J'ai déjà répondu par avance à M. Barthélemy. La question est la même que pour le personnel de l'aviation civile.

M. André Barthélemy. Monsieur le ministre, je prends donc acte une nouvelle fois de vos affirmations et je retire mon amendement. (*Sourires.*)

M. le président. L'amendement n° 291 est retiré.

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 1.036.000 francs proposée pour le chapitre 31-52.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.*)

« Chap. 31-61. — Bases aériennes. — Rémunérations principales:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 12.687.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-62. — Bases aériennes. — Indemnités et allocations diverses:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 435.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-71. — Formation aéronautique et sports aériens. — Rémunérations principales:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 1.[illegible]8.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-72. — Formation aéronautique et sports aériens. — Indemnités et allocations diverses:

« Dépenses ordinaires, réduction de 1.592.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-92 — Indemnités résidentielles:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 7.855.000 francs. » — (*Adopté.*)

3ᵉ *partie. — Personnel en activité et en retraite. Charges sociales.*

« Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 4.793.000 francs. » — (*Adopté.*)

4ᵉ *partie. — Matériel et fonctionnement des services.*

« Chap. 34-21. — Navigation aérienne. — Remboursement de frais:

« Dépenses ordinaires, augmentation de 32 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-22. — Navigation aérienne. — Matériel :

« Dépenses ordinaires, augmentation de 70 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-23. — Navigation aérienne. — Dépenses de sauvetage en mer et à terre :

« Dépenses ordinaires, augmentation de 8 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-31. — Groupement aérien. — Matériel :

« Dépenses ordinaires, augmentation de 40 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-52. — Météorologie nationale. — Matériel :

« Dépenses ordinaires, augmentation de 45 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-61. — Bases aériennes. — Remboursement de frais :

« Dépenses ordinaires, augmentation de 3 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-62. — Bases aériennes. — Matériel :

« Dépenses ordinaires, augmentation de 36 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-81. — Transports aériens. — Formation et examens en vol du personnel navigant nécessaire au transport aérien commercial. »

La commission des finances a supprimé l'augmentation du crédit proposée par le Gouvernement à ce chapitre.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. Jean Filippi, *secrétaire d'Etat au budget.* Le Gouvernement demande le rétablissement du crédit du chapitre 34-81.

Je dois, à cet égard, donner des explications à l'Assemblée et plus particulièrement à M. Morice, qui a bien voulu, au nom de la commission des finances, présenter quelques observations à ce sujet.

Nous nous trouvons dans une situation un peu particulière du fait qu'il s'agit ici d'un collectif de caractère original, puisqu'il vous est soumis peu de mois après un budget de reconduction. D'une façon générale, au regard des conventions ou contrats conclus avec Air France, les sommes inscrites au budget étaient nécessairement prévisionnelles et ont été en fait inférieures à celles qui, chaque année, se sont finalement révélées nécessaires, situation à laquelle on peut difficilement échapper lorsqu'il s'agit d'un crédit évaluatif et lorsque les sommes inscrites au budget sont destinées à faire face à l'exécution de conventions ou de contrats.

Cette année, au moment où le collectif a été préparé, nous n'avions pas et nous n'avons, du reste, pas encore autant de renseignements qu'on en avait normalement les années précédentes, quand étaient discutés les collectifs, surtout s'agissant de collectifs d'ordonnancement.

Les 3.079 millions de francs qui figurent au budget de reconduction concernent les différentes rubriques qui ont été indiquées tout à l'heure : lignes internationales, Saigon-Nouméa, les Bréguet et le personnel navigant, avec leurs chiffres de 1955.

Nous avons ensuite inscrit les 500 millions de francs qui ont été disjoints par la commission des finances au chapitre 34-81, ce qui nous conduisait, par voie de conséquence, à virer les sommes comprises dans les 3.079 millions de francs au titre du personnel navigant sur l'une des trois autres rubriques.

J'admets volontiers qu'il y a, dans cette procédure, quelque chose qui n'est pas très clair, mais je vous demande de rétablir le crédit de ce chapitre sous sa forme actuelle, parce que si nous voulions le rétablir dans une forme mieux adaptée peut-être à son objet, nous entrerions dans des questions de procédure extrêmement compliquées.

J'espère que, malgré la complexité de ce petit problème de procédure budgétaire, les explications que je viens de donner permettront à la commission et à l'Assemblée d'accepter le rétablissement du crédit de ce chapitre.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. La commission des finances accepte le rétablissement demandé par le Gouvernement. Mais nous devons protester contre le fait qu'on nous propose un crédit nettement sousévalué qui ne correspond pas aux besoins évoqués.

Il est inutile de parler d'un collectif d'ajustement si les crédits ne sont pas ajustés.

M. le président. La commission des finances accepte, à la demande du Gouvernement, de rétablir, pour le chapitre 34-81, l'augmentation de 500 millions de francs.

Je consulte l'Assemblée sur cette augmentation de 500 millions de francs, rétablie au chapitre 34-81.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.*)

« Chap. 34-92. — Achat et entretien du matériel automobile :

« Dépenses ordinaires, augmentation de 31.266.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-93. — Remboursements à diverses administrations :

« Dépenses ordinaires, augmentation de 18 millions de francs. » — (*Adopté.*)

5e *partie. — Travaux d'entretien.*

« Chap. 35-61. — Bases aériennes. — Travaux d'entretien des immeubles et des bases aériennes :

« Dépenses ordinaires, augmentation de 15 millions de francs. » — (*Adopté.*)

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

3e *partie. — Action éducative et culturelle.*

« Chap. 43-91. — Subventions diverses :

« Dépenses ordinaires, augmentation de 10.607.000 francs » — (*Adopté.*)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 45-61 :

5e *partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.*

« Chap. 45-61. — Subventions d'exploitation et garanties d'intérêts :

« Dépenses ordinaires, augmentation de 200 millions de francs. »

M. Marcel Noël a déposé un amendement n° 290 tendant à réduire de 1.000 francs à titre indicatif le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Marcel Noël.

M. Marcel Noël. Monsieur le secrétaire d'Etat, je m'excuse de revenir sur une question qui a été discutée tout à l'heure.

Habituellement, dans nos débats budgétaires, le ministre clot la discussion sur un chapitre par ses réponses aux orateurs. Vous, vous êtes plus pressé que vos prédécesseurs ; vous n'attendez pas que nous nous soyons tous expliqués et c'est pourquoi se produit ce petit incident, toutefois sans gravité. (*Sourires.*)

En dépit de votre réponse de tout à l'heure, je ne retire rien des observations que je me proposais de vous présenter.

A l'occasion de la discussion de ce chapitre, je veux présenter quelques observations au sujet de notre compagnie nationale Air France et, tout d'abord, marquer notre accord sur votre décision de constituer une commission pour l'étude des conditions d'exploitation de cette compagnie.

Il nous paraît en effet nécessaire de connaître les raisons exactes du déficit, d'autant plus qu'il est paradoxal que celui-ci s'accroisse au fur et à mesure du développement de l'activité de la compagnie.

Nous aimerions avoir des précisions sur les résultats financiers des pools conclus avec les compagnies privées françaises et, en particulier, connaître le montant des reversements de recettes effectués par Air France au profit de la C. G. T. A., de l'U. A. T. et de la T. A. I.

Une des raisons essentielles du déficit permanent d'Air France réside dans la contexture même de son réseau, qui s'étend sur plus de 280.000 kilomètres, ce qui signifie une faible densité de trafic par rapport à d'autres compagnies telle, par exemple, la « Pan American Airways » qui, avec 100 000 kilomètres de réseau accuse un rendement cinq fois plus important.

Il serait à ce sujet intéressant que nous soient communiquées les fréquences accordées pour desservir Paris aux deux grandes compagnies américaines, la P. A. A. et la T. W. A., alors que notre compagnie nationale ne dispose pas de matériel suffisant pour assurer les mêmes fréquences sur New-York.

Cette insuffisance est d'ailleurs le résultat de l'incohérence de notre politique en matière d'aviation commerciale. Il est, en effet, incompréhensible que, pour soutenir la concurrence avec les compagnies privées françaises sur le réseau de l'Union française, notre compagnie nationale soit dans l'obligation d'utiliser du matériel de première classe, comme le Constellation super G, alors qu'elle pourrait, avec ce matériel, augmenter ses fréquences sur les lignes internationales.

Sur un autre plan, nous sommes d'accord pour considérer que l'une des missions reconnues à Air France, doit être de contribuer à la mise en exploitation d'appareils de construction française et il serait préférable, plutôt que de consentir une avance de quarante milliards de francs destinée à l'achat du matériel de fabrication étrangère, d'affecter ces milliards à l'aide à la construction aéronautique nationale.

Monsieur le secrétaire d'Etat, peut-être pourriez-vous nous dire pourquoi l'avion *Armagnac* paraît seulement en 1956 capable d'entrer en compétition sur les lignes aériennes, maintenant qu'il est techniquement dépassé, tandis que ses qualités étaient les mêmes il y a quelques années et qu'il pouvait alors

rendre de signalés services, sinon sur les grands réseaux internationaux, au moins sur les grandes lignes de l'Union française. Il nous semble bien qu'il ne faille pas rechercher les responsabilités de cet état de choses seulement auprès de la compagnie Air France.

Nous n'entendons pas, quant à nous, délivrer un brevet de bonne conduite ou décerner seulement des éloges à la direction d'Air France.

Nous estimons, notamment, qu'elle ne fait pas tous les efforts nécessaires en matière de rémunération de son personnel productif, qu'elle gonfle considérablement et anormalement son état-major au détriment de ceux qui mériteraient d'être mieux payés.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez souligné l'effort sensible du personnel d'Air France, comparativement à celui des autres compagnies européennes; c'est bien.

Mais le personnel ne peut admettre qu'à ces revendications légitimes, il lui soit opposé continuellement le déficit du budget de la compagnie, à plus forte raison lorsqu'il sait que des centaines de millions sont versées chaque année aux propriétaires des compagnies privées.

La valeur du personnel d'Air France, qu'il s'agisse du personnel navigant ou du personnel au sol, n'est pas à démontrer et à diverses reprises elle a été reconnue dans cette enceinte.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous inviter à faire droit aux revendications qui vous sont soumises par les délégués de ces personnels, cela dans notre intérêt, car vous n'ignorez pas les efforts des compagnies privées pour prendre à Air France son personnel technique, tandis qu'Air France fait des efforts incontestables pour la formation professionnelle de ces spécialistes et que, les ayant formés, elle doit tout faire pour les conserver. Et nous, nous devons de tout faire pour l'aider. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. M. Marcel Noël qui vient de me poser un questionnaire très complet et très difficile voudra bien m'excuser si je lui demande la permission d'étudier de plus près ces questions afin que je puisse y répondre, soit par écrit, soit par la voie d'une question orale.

Toutefois, l'amendement avait un objet bien précis : la défense des revendications du personnel d'Air France. A l'heure présente, aucune demande officielle ne m'a été soumise par la compagnie. Je n'ai donc pu ni m'en informer, ni me faire une opinion sur la valeur des revendications de ce personnel, mise à part la demande, présentée il y a quelques jours, d'un aménagement de rémunération du personnel stationné en Afrique occidentale, en Afrique équatoriale française et à Madagascar, que nous examinons et au sujet duquel nous n'élevons aucune objection de principe.

M. le président. Monsieur Marcel Noël, maintenez-vous votre amendement ?

M. Marcel Noël. Non, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 290 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 200 millions de francs, proposée pour le chapitre 45-61.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour cette augmentation.*)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 53-22:

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

3ᵉ *partie. — Transports, communications et télécommunications.*

« Chap. 53-22. — Expérimentation et essais d'utilisation de matériel aéronautique:

« Dépenses en capital:

« Crédit de payement, augmentation de 177.300.000 francs;

« Autorisation de programme, augmentation de 650 millions de francs. »

La parole est à M. Llante.

M. Jean Llante. Je voudrais présenter quelques observations, à l'occasion de la discussion de chapitres de l'aviation civile.

Aux chapitres 53-22 et 53-24, en particulier, des crédits sont affectés pour l'essai de prototypes et du *Caravelle*. Cet appareil à réaction, étudié et conçu dans les ateliers de la S. N. C. A. S. E., à Toulouse, est considéré à juste titre, comme un chef-d'œuvre de l'aviation française. Dans quelques temps, sur de nombreuses lignes, *Caravelle* pourra porter à travers le monde le renom des ailes françaises.

Nous pouvons nous féliciter que la compagnie Air France ait décidé l'achat de cet appareil français. De nombreuses commandes même auraient été passées par l'étranger. Ces commandes doivent être rapidement satisfaites si nous ne voulons pas que, dans quelques temps, *Caravelle* se trouve en retard du point de vue de la technique sur le plan international. Vous même, monsieur le ministre, avez indiqué tout à l'heure que nous avons perdu du temps par notre faute pour d'autres types d'appareils. Il ne faudrait pas commettre la même faute, cette fois.

La direction de la S. N. C. A. S. E. doit donc prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la fabrication rapide des appareils commandés.

Les ouvriers qualifiés de l'aviation ne manquent pas à Toulouse, y compris des ouvriers qui ont déjà travaillé à la S. N. C. A. S. E. Je rappelle qu'en 1952 la direction de cette entreprise a licencié illégalement 150 ouvriers qualifiés.

Cette illégalité a été reconnue ces derniers temps par un jugement de la cour de cassation. C'est là un premier succès pour les travailleurs, mais il faut que l'injustice de 1952 soit totalement réparée.

Ces travailleurs, qui sont, dans leur grande majorité, des ouvriers qualifiés, devraient pouvoir retrouver un emploi à la S. N. C. A. S. E., car leur présence est utile, surtout au moment où se pose la question de la construction en série de *Caravelle*.

Je voudrais aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous interveniez auprès de la direction de cette entrprise. Celle-ci se félicite de sortir de ses ateliers des avions de qualité comme *Caravelle*, mais fait la sourde oreille quand les travailleurs de la S. N. C. A. S. E., qui fabriquent ces avions, réclament des salaires correspondant à l'augmentation du coût de la vie.

Souvent, les employés de cette entreprise doivent déclencher divers mouvements de grève pour que la direction consente à améliorer leur sort.

Je sais que vous pourrez me dire: mon ministère est l'acheteur, et ce n'est pas lui qui s'occupe de la fabrication. Mais comme il y a une interpénétration de l'achat et de la construction, je crois que vous pourriez faire ces observations.

Dernièrement, M. le ministre Bourgès-Maunoury a pu déclarer que dans les ateliers aéronautiques toulousains sont réunis les meilleurs ouvriers, l'élite des techniciens et des créateurs. L'ensemble des travailleurs de l'aéronautique ont été flattés par de telles déclarations, mais ils veulent autre chose.

Parmi les créateurs de *Caravelle* dont il est question dans ce budget, il y a les dessinateurs du bureau d'études, qui seront encore obligés de travailler sur *Caravelle*.

Le dessinateur d'études part de la feuille de papier blanc. Il étudie, dessine et exécute des plans. Comme l'ensemble du personnel, il est fier quand il voit évoluer dans les airs l'appareils qu'il a mis tant de temps à concevoir. C'est au moment où *Caravelle* démontre ses qualités que les dessinateurs d'études sont obligés, à Toulouse, de faire grève pour obtenir de meilleurs salaires.

Ce qui choque le plus ces dessinateurs, c'est la disproportion qui existe entre leurs salaires à Toulouse et ceux de leurs collègues parisiens.

C'est ainsi qu'un dessinateur principal du groupe 2 est payé 58.150 francs à Toulouse, 62.500 francs à Paris chez Hurel-Dubois, et 72.000 francs chez Dassault.

Le dessinateur chef de groupe 2, est payé 62.500 francs à la S.N.C.A.S.E., 72.000 francs chez Hurel-Dubois, 76.400 francs chez Dassault.

Pourquoi une telle disproportion ? Pour les établissements Dassault, je suppose qu'il ne s'agit pas d'une quelconque philanthropie de leur part.

Par conséquent, ce qui est possible à Paris doit l'être dans des établissements de province qui fabriquent les appareils dont nous parlons, qui font le renom des ailes françaises.

Les exemples donnés pour la S.N.C.A.S.E. sont valables pour les dessinateurs toulousains de Bréguet, de Fouga ou de Latécoère.

Comme le disent les dessinateurs: « Toulouse possède des équipes formées depuis de nombreuses années, dont les éléments, bien rodés les uns avec les autres, sont capables d'étudier rapidement un prototype de classe internationale. »

Il est du devoir du Gouvernement d'intervenir pour résoudre ces questions auxquelles est lié l'avenir de l'aviation française.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous ne pouvons cacher — ainsi que l'ont déjà souligné certains de nos collègues — que des erreurs — pour ne pas dire plus — ont été commises. Il ne faut pas les recommencer.

Aujourd'hui, le chef du Gouvernement et les délégations parlementaires peuvent voyager dans *l'Armagnac*, appareil qui fait aussi la gloire de notre aviation. Mais nous ne pouvons oublier tout ce qui a été fait à une certaine époque pour discréditer *l'Armagnac*, sous prétexte que ce type d'appareil était de mauvaise qualité.

Aujourd'hui, les voyages effectués par *l'Armagnac* sont un cinglant défi aux saboteurs de l'aviation française. Ce qui est vrai pour *l'Armagnac* l'a été aussi pour le *Bréguet-Deux Ponts* qui a dû vaincre de nombreux obstacles pour arriver à s'imposer.

J'ai voulu, monsieur le secrétaire d'Etat exposer ces problèmes afin que des dispositions soient prises par le Gouvernement:

En premier lieu, pour que la fabrication des avions du type *Caravelle* destinés en partie à la société Air France, soit effectuée rapidement afin que les lignes françaises puissent avoir ces appareils à leur disposition;

En second lieu, pour que le Gouvernement fasse droit aux diverses revendications de l'ensemble du personnel de nos usines d'aviation qui contribuent très largement au renom des ailes françaises. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je crois avoir déjà répondu à l'avance à une partie de l'intervention de M. Llante.

En ce qui concerne la seconde partie relative aux questions de personnel, je suppose que c'est par sympathie qu'il m'a choisi comme intermédiaire. Je ne manquerai pas la commission, mais je ne puis que transmettre au ministre responsable, les observations qu'il vient d'exposer.

Cependant, ces observations me donnent l'occasion de compléter mon intervention de tout à l'heure.

Vous avez insisté, monsieur Llante, sur le fait que la commande de douze *Caravelle* par Air France n'était pas suffisante et qu'il convenait de mettre en fabrication un nombre d'appareils beaucoup plus considérable.

C'est, en effet, le souci qui nous a inspirés, puisque les crédits que nous vous demandons de voter sont en réalité les crédits nécessaires pour lancer une série de 50 appareils à la cadence de quatre par mois que l'on atteindra courant 1959.

Au surplus, les crédits nécessaires pour lancer cette série figurent dans le collectif notamment 4.350 millions de francs pour les liasses et les outillages de la série. En outre, il est prévu d'accorder 5 milliards de francs d'avances du Trésor et 15 milliards de francs sous forme d'emprunts garantis.

Je crois vous avoir ainsi donné satisfaction, dans la mesure où je peux vous répondre.

M. Jean Llante. Il faut des ouvriers pour mettre tout cela en œuvre!

M. le président. La parole est à M. Auban, rapporteur pour avis.

M. Achille Auban, *rapporteur pour avis.* En ma qualité de rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, mais aussi au nom de la sous-commission de l'aéronautique civile, je ne voudrais pas laisser dire qu'on doit reprocher à la compagnie Air France, — ni d'ailleurs aux diverses compagnies privées — d'avoir contribué à la création et de participer à la vie d'une société, la S.A.G.E.T.A., qui utilise les *Armagnac.*

Cette société a réalisé, d'une manière extrêmement sérieuse d'ailleurs, avec huit *Armagnac*, le pont d'Indochine et continue à rendre des services extrêmement intéressants à la Nation.

Notre collègue qui tout à l'heure a fait ce reproche à la société nationale et aux sociétés privées a commis, de bonne foi, une erreur, sûrement en se fondant sur des renseignements erronés qui lui avaient été fournis.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur l'augmentation de 177.300.000 francs pour le crédit de payement, et de 650 millions de francs pour l'autorisation de programme, proposées pour le chapitre 53-22.

(*L'Assemblée, consultée, se prononce pour ces augmentations.*)

« Chap. 53-24. — Participation de l'aviation civile et commerciale aux dépenses d'études et de prototypes:
« Dépenses en capital:
« Crédit de payement, augmentation de 673.500.000 francs;
« Autorisation de programme, augmentation de 8.080 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes. — Métropole:
« Dépenses en capital:
« Crédit de payement, augmentation de 1.030.600.000 francs;
« Autorisation de programme, augmentation de 3.917 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 53-91. — Acquisition de navires météorologiques stationnaires:
« Dépenses en capital:
« Crédit de payement, augmentation de 270 millions de francs;
« Autorisation de programme, augmentation de 800 millions de francs. » — (*Adopté.*)

6° *partie. — Equipement culturel et social.*

« Chap. 56-40. — Ecoles et stages. — Equipement:
« Dépenses en capital:
« Crédit de payement, augmentation de 13.500.000 francs;
« Autorisation de programme, augmentation de 20 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 56-70. — Formation aéronautique et sports aériens. — Equipement:
« Dépenses en capital:
« Crédit de payement, augmentation de 138.500.000 francs;
« Autorisation de programme, augmentation de 500 millions de francs. » — (*Adopté.*)

8° *partie. — Investissements hors de la métropole.*

« Chap. 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole:
« Dépenses en capital:
« Crédit de payement, augmentation de 1.521.600.000 francs;
« Autorisation de programme, augmentation de 6.093 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 58-94. — Logements familiaux hors de la métropole:
« Dépenses en capital:
« Autorisation de programme, augmentation de 185 millions de francs. » — (*Adopté.*)

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXECUTES AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

A. — SUBVENTIONS ET PARTICIPATIONS

3° *partie. — Transports, communications et télécommunications.*

« Chap. 63-20. — Subventions pour l'achat de matériel aéronautique:
« Dépenses en capital:
« Crédit de payement, augmentation de 279 millions de francs;
« Autorisation de programme, augmentation de 310 millions de francs. » — (*Adopté.*)

6° *partie. — Equipement culturel et social.*

« Chap. 66-70. — Formation aéronautique et sports aériens. — Subventions pour l'acquisition d'appareils légers:
« Dépenses en capital:
« Crédit de payement, augmentation de 198 millions de francs;
« Autorisation de programme, augmentation de 250 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 66-71. — Formation aéronautique et sports aériens. — Participation à l'aménagement par les collectivités locales d'aérodromes utilisés pour la formation aéronautique et le tourisme aérien:
« Dépenses en capital:
« Crédit de payement, augmentation de 18 millions de francs;
« Autorisation de programme, augmentation de 45 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits de l'aviation civile et commerciale.

Nous abordons maintenant la discussion des chapitres concernant la marine marchande.

III. — **Marine marchande.**

M. le président. Je donne lecture du chapitre 31-01:

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1re *partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.*

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales:
« Dépenses ordinaires, augmentation de 600 millions de francs. »

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Francis Leenhardt, *rapporteur général.* Mesdames, messieurs, les chapitres du budget de la marine marchande que nous abordons maintenant sont dominés par la question de l'aide à la construction navale et de la construction d'un paquebot pour la ligne de l'Atlantique Nord.

Je veux, dès à présent, préciser la position de la commission des finances sur ce point. Elle a disjoint l'augmentation prévue, au chapitre 63-00, de 1.600 millions de francs, jusqu'à ce que la

décision ait été prise de construire un paquebot de 55.000 tonnes pour la ligne de l'Atlantique Nord à un prix égal au prix mondial majoré de l'aide à la construction calculée au taux normal.

En effet, la commission des finances s'est émue des prétentions que certains chantiers opposaient dans la discussion avec la Compagnie générale transatlantique pour la construction de ce paquebot, en faveur de laquelle l'Assemblée nationale est intervenue à plusieurs reprises.

La commission des finances a compris qu'on attendait d'elle qu'elle accepte une majoration de l'aide à la construction navale pour aboutir finalement à faire supporter aux finances de la nation un prix supérieur au prix normal.

Par cette disjonction elle a entendu qu'il soit bien précisé, au moment où ces négociations se poursuivaient, qu'elle n'accepterait pas une majoration de l'aide à la construction navale pour faire aboutir la réalisation de ce paquebot, quel que soit l'intérêt qu'elle y attache.

Nous espérons que la prise de position qu'elle a adoptée à ce moment-là a exercé son influence sur la suite des négociations. Nous attendons les déclarations de M. le secrétaire d'Etat à la marine marchande à ce sujet.

La commission mesure pleinement l'importance de cette aide à la construction navale, qui remonte à la loi du 24 mai 1951 qu'on appelle la loi Defferre, mais elle s'est étonnée de voir que les dispositions qui avaient été prévues depuis plusieurs années pour l'application du plan comptable étaient restées lettre morte.

En effet, le règlement d'administration publique indiquait qu'à compter du 1er janvier 1953 « le bénéfice de la loi ne pourrait être accordé qu'aux entreprises tenant une comptabilité générale et une comptabilité analytique d'exploitation, normalisées dans le cadre des principes définis par le plan comptable. »

Comment comprendre que, depuis le 1er janvier 1953, on continue à verser l'aide à la construction navale sans que cette exigence qui avait été précisée depuis le début soit satisfaite ? Comment expliquer que tant de retard ait été apporté à la préparation de ce plan comptable ?

La commission des finances s'est d'autant plus émue de cette situation qu'elle a constaté que les reversements par les chantiers de la part des bénéfices prévue dans le cadre de la loi était extrêmement faible, de l'ordre de 75 millions en 1954 et de 267 millions en 1955.

La commission des finances a hâte de voir remédier à cette carence et d'avoir la certitude que les comptes pourront être aisément vérifiés et que la part des bénéfices des chantiers pouvant faire retour à l'Etat sera clairement déterminée.

M. le président. La parole est à M. Gaborit, rapporteur pour avis de la commission de la marine marchande et des pêches.

M. Roger Gaborit, *rapporteur pour avis.* Monsieur le président, je n'ai rien à ajouter à ce que vient de déclarer M. le rapporteur général.

M. le président. La parole est à M. Cermolacce, suppléant M. Hamon.

M. Jean Cermolacce. M. Hamon s'excuse et m'a chargé de présenter quelques observations sur le chapitre 31-01, afin de fixer la position de M. le sous-secrétaire d'Etat en matière d'apprentissage maritime.

M. Hamon signale quelques faits concernant l'école d'apprentissage maritime du Trieux, quartier de Paimpol, dans les Côtes-du-Nord. Si ces faits étaient confirmés après une enquête qui nous apparaît aux uns et aux autres nécessaire, ils montreraient qu'il faut veiller de très près aux méthodes qui président à l'entrée dans certaines écoles.

Voici le premier fait: cette année, le jour de la rentrée à l'école du Trieux, un élève aurait été prié de repartir chez lui parce qu'il n'avait pas les 7.000 francs exigés à l'entrée, somme que la mère avait jugé prudent de faire parvenir par la poste de crainte que l'enfant ne la perde. Il faut préciser que cet élève venait de Rouen.

Deuxième fait: un autre élève a séjourné quatre jours seulement à l'école, avant d'être évincé, parce qu'il ne faisait pas, paraît-il, le « poids », mais fait grave, cet enfant avait dans son dossier un certificat médical le reconnaissant apte à la navigation et le père affirme que ce certificat a disparu du dossier.

Troisième fait: un autre élève, malgré son âge, fut autorisé à subir l'examen d'entrée à cause de sa qualité de pupille de la Nation. On l'élimina pour l'épreuve de gymnastique, alors qu'il est titulaire du brevet sportif populaire et scolaire.

Nous nous permettons aussi de signaler le cas de ces enfants qui viennent de loin dans cette région, de Rouen, du Havre, par exemple, qui sont acceptés sur place et qu'on élimine lorsqu'ils arrivent à l'école, pour une question de poids, par exemple, alors que le prix de leur voyage et différents autres frais se sont élevés à près de 20.000 francs.

Nous pensons que si ces faits sont confirmés il faudrait être très indulgent à l'égard de ces candidats lors de la prochaine session.

Je présente une dernière observation d'ordre général.

L'école de Tréguier a été fermée. Nous ne connaissons pas les raisons exactes de cette fermeture, mais elle est très regrettable. Cette école, en effet, drainait les élèves de la région de Lannion et de Tréguier. Du fait de sa fermeture, les élèves de cette région s'orientent en grande partie vers l'école du Trieux qui ne peut répondre à cet afflux. Les demandes d'admission, en effet, sont au-dessus des possibilités de cette école qui ne peut recevoir que cent-vingt élèves au maximum.

Le groupe communiste désirerait savoir pourquoi l'école de Tréguier a été fermée, si on a l'intention de la rouvrir et, dans la négative, s'il n'est pas possible de prévoir l'agrandissement de l'école du Trieux.

M. le président. La parole est à M. Christian Bonnet.

M. Christian Bonnet. Monsieur le secrétaire d'Etat, en ouvrant le projet de loi portant ajustement des dotations budgétaires reconduites à l'exercice 1956, j'ai constaté, non sans surprise, dans l'analyse des mesures nouvelles le rétablissement du crédit destiné au traitement du ministre, du secrétaire d'Etat ou du sous-secrétaire d'Etat.

Je me suis enquis auprès de notre sympathique rapporteur général de l'origine de ce rétablissement. Il m'a dit qu'il s'agissait d'une simple omission des services qui avaient été chargés de préparer ce texte.

A dire vrai, je serais tenté d'accorder des circonstances largement atténuantes aux fonctionnaires qui se sont penchés sur l'établissement de ce projet de loi dans la mesure où, constatant qu'il n'y avait pas une véritable politique de la marine marchande, ils étaient fondés à penser que, peut-être, le département ministériel de la marine marchande était sans titulaire !

Je m'empresse de dire, monsieur le ministre, que vous êtes depuis trop peu de temps à la place Fontenoy et que nous avons trop apprécié en commission votre dynamisme pour que ces critiques puissent vous atteindre en quoi que ce soit.

Mais je me félicite de l'occasion qui m'est donnée, à ce propos, d'évoquer brièvement quelques-uns des problèmes auxquelles une solution doit être apportée rapidement si l'on ne veut pas risquer que, dans le budget de 1957, ne se reproduise pareille omission de la part des services responsables de l'établissement du projet.

La marine marchande, c'est essentiellement, monsieur le secrétaire d'Etat — je ne vous apprendrai rien, c'est une lapalissade — des navires et des hommes.

En ce qui concerne les navires, je voudrais poser une question à M. le rapporteur général, soucieux que je suis de me ménager sa bienveillance. Je pensais qu'il serait préférable d'évoquer la question de l'activité de nos chantiers — c'est-à-dire le problème du volume des crédits d'aide à la construction navale et son corollaire qui est le problème de la ventilation de ces crédits dans le temps — et aussi le problème de la ligne de l'Atlantique Nord lors de la discussion de l'article 5, et non pas lors de la discussion des chapitres du collectif relatif à la marine marchande.

Je voudrais donc demander à M. le rapporteur général si tel est bien son sentiment.

Son exposé m'a laissé à penser que, peut-être, il estimait que l'on pouvait traiter cette question dans le cadre de l'examen des chapitres, alors que d'une intervention de sa part, à l'occasion des débats concernant un autre département ministériel, j'avais cru pouvoir inférer qu'au contraire il préférait que la discussion intervînt au moment de l'examen des articles.

M. le rapporteur général. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Christian Bonnet. Je vous en prie.

M. le rapporteur général. Mon cher collègue, je n'ai fait qu'indiquer à grands traits quelles avaient été les préoccupations dominantes de la commission des finances dans la discussion de ce budget. Mais je n'entends pas par là-même faire exception à la règle selon laquelle les chapitres doivent être discutés à leur place.

M. le président. Vous ne seriez d'ailleurs pas d'accord avec le président si vous étiez d'une opinion contraire.

M. Christian Bonnet. Dans ces conditions, je n'évoquerai le problème de la ligne de l'Atlantique Nord que pour dire que nous espérons bien que, lors de la discussion de l'article 5, vous mettrez un point final à cette toile de Pénélope qui est tissée depuis les 12 et 14 novembre 1954, date à laquelle a été engagé pour la première fois, si ma mémoire est bonne, un crédit de cent millions par le ministre de l'époque, au titre des études concernant le paquebot de cette ligne de l'Atlantique-Nord.

J'en viens tout de suite, toujours dans le cadre des études intéressant les navires, à une information qui m'est venue ces

jours-ci et qui m'a quelque peu ému, ainsi que certains de mes amis. Elle concerne la mise en vente, par une compagnie maritime, de trois des bateaux affectés jusqu'à maintenant à la ligne d'Indochine. Deux de ces unités, dit-on, pourraient être acquises par un armement étranger.

Avant d'autoriser une telle opération — si toutefois vous avez pouvoir de le faire — ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, que le moment serait venu, après avoir consulté le conseil supérieur de la marine marchande — qui, à l'heure actuelle, sombre, bien malgré lui, dans un état de semi-léthargie — de repenser l'ensemble du problème de la structure de nos lignes maritimes, ces lignes elles-mêmes et l'affectation des unités aux différentes lignes ?

Si du problème des paquebots nous passons à celui de la simple pêche artisanale, ce sera avant tout pour nous féliciter que la dotation d'un milliard de francs qui avait été accordée l'année dernière ait été reconduite cette année, ce qui permettra à un certain nombre de pêcheurs artisans qui ne disposent pas de fonds suffisants de construire, grâce à cette aide, une unité.

Mais s'ils se félicitent de la reconduction de cette dotation d'un milliard, les milieux intéressés ont été émus par la première circulaire d'application donnant des directives d'ordre général concernant l'attribution des crédits.

La direction des pêches avait entrepris, au début de l'année dernière, une enquête auprès des quartiers, dans le but de connaître les types de bateaux de pêche artisanale les plus rentables, dont la construction méritait d'être encouragée. Les conditions dans lesquelles cette consultation était intervenue donnaient à penser que les règles qui seraient instituées tiendraient compte des situations diverses des flottilles suivant les ports. Or, il n'en fut rien.

La circulaire du 23 août 1955 — qui était l'aboutissement de l'étude par laquelle le ministre donnait des instructions aux inspecteurs régionaux du crédit maritime mutuel pour l'attribution de prêts — posait des règles absolument générales pour tous les ports de la Mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique. Il résultait de ces règles que les prêts ne pourraient être accordés pour la construction de chalutiers qu'à la condition que ceux-ci eussent au moins 18 mètres de long et 50 tonneaux de jauge brute; pour les bateaux de moins de 18 mètres, autres que les chalutiers, obligation était faite de limiter la puissance à 75 chevaux.

Ces règles, par leur généralité, risquent de condamner certains ports de petit chalutage, qui ne méritent pas un tel verdict, pour être restés, quant à eux, dans des limites raisonnables. La sanction est particulièrement injuste pour un port comme Etaples, où des dimensions maxima inférieures à celles de la circulaire sont imposées aux bateaux par la force des choses. La sanction est non moins injuste pour le port de Quiberon dont la flotille se consacre presque exclusivement à la pêche sardinière, l'été, et à la pêche à la coquille pendant l'hiver.

Les raisons qui ont été mises en avant pour justifier la circulaire du 23 août 1955 sont des raisons de sécurité, de rentabilité et de protection des fonds.

Il ne peut pas être question de protection des fonds pour un port qui, comme Quiberon, pratique à peine le chalutage. Il ne peut pas être question de sécurité dès lors que l'on permet, à ceux qui ont les moyens de ne pas passer par le canal du crédit maritime mutuel, de construire des bateaux de moins de 18 mètres munis de moteurs de plus de 75 chevaux. Il ne peut pas être question de rentabilité pour qui sait qu'en matière de pêche à la sardine la vitesse est un élément essentiel du succès, et pour la recherche des bancs et pour une rentrée rapide au port, qui seule permet d'obtenir un prix attrayant de la marée ou de la conserve.

Ce n'est pas le petit chalutage en soi qui est funeste, c'est son excès. Dans ce problème du petit chalutage, tout revient à une question de nombre et les solutions ne peuvent être que nuancées. Elles ne peuvent être que conçues dans le cadre de chaque port.

Je me permettrai de vous suggérer, monsieur le ministre, de fixer pour chacun le nombre optimum de types de navires les plus habituels et les plus recommandables et de mesurer le crédit de telle sorte que la flottille puisse tendre vers ce nombre ou soit forcée d'y revenir si elle l'a dépassé. Il n'est pas d'autre manière de conserver la vie à beaucoup de petits ports artisanaux qui ont droit à notre sollicitude.

Ainsi d'ailleurs en a jugé, dans un vœu voté à l'unanimité, en présence de M. le secrétaire général de votre département ministériel, le congrès de la fédération nationale des organismes de crédit maritime mutuel, dans la séance qu'il a tenue à Nantes le 27 mai dernier.

La marine marchande, ce sont des navires; ce sont aussi des hommes.

Vous imaginez tout de suite que nous allons évoquer, à ce propos, la question toujours pendante des pensions des inscrits maritimes. Je ne la traiterai que très partiellement, car il faut s'efforcer de faire œuvre constructive. Et, connaissant les dispositions de M. le secrétaire d'Etat au budget et de M. le rapporteur général, je ne me hasarderai pas à évoquer nombre de mesures qui seraient infiniment souhaitables, certes, mais qui n'auraient pas la moindre chance d'être retenues par eux, qu'il s'agisse de la multiplication abusive des catégories instituées par la loi du 22 septembre 1948 ou des classements, plus que discutables qui sont intervenus dans chacune de ces catégories.

Je me contenterai de vous demander instamment d'abattre le mur qui s'est élevé entre les pensionnés d'avant 1948 et ceux d'aujourd'hui.

Si nombreuses étaient les anomalies de la loi du 22 septembre 1948, si criantes les injustices auxquelles elles ouvraient la porte, qu'une quarantaine de propositions furent déposées sur les bureaux des deux Assemblées en un temps record. Une seule suite leur fut donnée au cours de la dernière législature, concernant, si ma mémoire est bonne, la bonification d'annuités pour services de guerre.

Pour éviter la confusion des études et l'alourdissement des débats, une synthèse des redressements qui s'imposaient avec le plus d'urgence fut établie, d'une part, par la commission de la marine marchande et des pêches — au sein de laquelle les deux représentants de cette assemblée à l'Etablissement national des invalides de la marine, nos collègues MM. Mazier et Michaud, se sont penchés particulièrement sur ce problème — d'autre part, par un groupe d'étude composé de parlementaires et de fonctionnaires, qui avait été réuni, à l'initiative du ministre de l'époque, dès le début de 1955, et avait fait connaître ses conclusions dans le courant de la même année.

L'affaire avait été reprise par l'Etablissement national des invalides de la marine qui avait, en quelque sorte, avalisé les propositions qui lui étaient soumises par le groupe d'étude.

Les dispositions en cause ont fait l'objet d'un long examen. Elles visent essentiellement: la suppression de l'interdiction de naviguer entre 50 et 55 ans pour le marin pensionné; l'ouverture du droit à pension proportionnelle des marins ayant cessé la navigation avant la promulgation de la loi du 1er janvier 1930, du droit à pension des veuves de ces marins et des agents du service général; la prise en compte pour la retraite du temps de maladie, même immédiatement suivi de la concession d'une pension; la réouverture du droit à pension pour les marins déclassés en raison des modifications des limites à l'inscription maritime; le droit à majoration des pensions des veuves remariées redevenues veuves; la possibilité du cumul de la pension sur la caisse des retraites des marins avec la pension sur la caisse générale de prévoyance concédée en raison d'une maladie ayant son origine dans le risque professionnel maritime.

Peut-être penserez-vous, monsieur le ministre — c'est vers M. Filippi que je me tourne — qu'il s'agit là d'une amélioration ? En réalité, il ne s'agit pas d'une amélioration, mais de la réparation d'une injustice, à laquelle devrait être particulièrement sensible une formation gouvernementale qui ne perd pas une occasion — ce n'est, certes, pas moi qui la critiquerai sur ce point — de mettre en avant les impératifs de justice sociale.

Quel est le coût de cette opération ? Il était évalué à 380 millions de francs environ, il y a quelques mois, et un crédit de 200 millions de francs avait été inscrit, au départ, dans le projet de collectif. Puis il a été rayé, m'a-t-on dit. Et je tiens à affirmer, alors, que ce n'est pas parce que la revalorisation des salaires forfaitaires des marins est intervenue — mesure très heureuse — que ce n'est pas parce que le fonds de solidarité a été voté deux fois par cette Assemblée et le sera une troisième fois lorsqu'il reviendra devant elle que vous pouvez vous estimer quitte vis-à-vis des catégories particulièrement intéressantes qui sont en cause.

Il ne s'agit pas, je le répète, d'une amélioration, mais de la réparation d'une injustice.

J'ai chiffré, tout à l'heure, le coût de cette mesure à 380 millions de francs. Il sera considérablement diminué, de l'avis des techniciens les plus autorisés, par l'entrée en vigueur des dispositions concernant le fonds de solidarité.

Je vous demande, messieurs les ministres — je me tourne spécialement, cette fois encore, vers M. le secrétaire d'Etat au budget, car je ne doute pas de l'appui que nous accorde en cette circonstance M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande — de bien vouloir étudier avec beaucoup d'attention ce problème, auquel les milieux maritimes sont extrêmement sensibles et ceux-là mêmes qui comprennent, comme moi, les impératifs de rigueur financière qui sont vôtres.

Les hommes, cela n'intéresse pas que le passé, cela intéresse aussi le présent.

Le présent c'est le problème des congés qui appelle une solution, problème qui n'est lui-même que la partie d'un tout, puisqu'il est lié à l'ensemble des questions d'organisation du travail dans la marine marchande, ensemble de questions que

le décret du 22 octobre 1954 ne saurait prétendre avoir résolues, comme en témoignent les manifestations les plus récentes d'un malaise qu'il serait certainement dangereux de laisser se prolonger.

Les hommes, c'est aussi l'avenir et l'avenir est lié à une refonte hardie des textes concernant la formation professionnelle, textes qui sont manifestement inadaptés aux besoins de l'heure.

Cette réforme de l'enseignement, à laquelle doit être associée la commission supérieure de l'enseignement maritime, est-elle seulement ébauchée, monsieur le ministre ?

La création d'une véritable maistrance, a-t-elle été seulement envisagée ? Cette maistrance est inorganisée dans la marine de commerce — à la différence de ce qui se passe dans la marine de guerre — et, manifestement, elle y fait défaut sur le double plan administratif et professionnel.

Je veux encore évoquer, monsieur le ministre, deux questions qui me tiennent particulièrement à cœur.

Ce n'est certes pas quitter l'avenir que d'évoquer la situation lamentable, misérable, indigne d'un grand pays comme le nôtre, qui est faite dans le domaine de la pêche à la recherche scientifique et technique.

Cette pauvreté de notre institut des pêches le prive de moyens et d'hommes en nombre suffisant. Les tâches se découvrent à lui, multiples et urgentes: prospection systématique de la sardine, recherche du thon dans l'Atlantique, études sur cette même espèce en Méditerranée, étude de la sélectivité des chaluts à l'appui des thèses de la profession présentées à la commission permanente de la convention de Londres, essais et démonstrations de nouvelles méthodes de pêche, études particulières sur les crustacés, notamment sur la conservation des langoustes. L'énumération pourrait être continuée par nombre d'autres questions aussi actuelles.

Selon son directeur, pour répondre aux missions que l'on est en droit d'attendre de l'institut, du seul point de vue de l'océanographie, c'est par 4,5 que devrait être multiplié actuellement le nombre de ses collaborateurs, qui ne dépasse pas la dizaine. Et encore, ces quarante-cinq collaborateurs n'iraient à la mer qu'un jour sur trois, rythme que connaissent bien peu de marins.

Un problème est posé, vous le savez, par le remplacement du *Théodore-Tissier*. Ce navire a 23 ans d'âge. Il est incapable, aujourd'hui, d'assurer la présence de la France au Groënland ou à Terre-Neuve ou en Islande. Son moteur est fatigué. Il ne peut plus traîner le chalut aux profondeurs voulues de 700 à 800 mètres.

Et ce bateau, dont l'exploitation coûte 155.000 francs par jour de sortie, peut-on le mettre à la mer alors que l'on ne pourrait lui affecter que deux océanographes seulement ?

Cette situation est véritablement incompréhensible si l'on considère ce qui se fait à l'étranger en matière de pêche et aussi ce qui se fait pour la recherche, dans le domaine même de la pêche, outre-mer où, depuis quelques années, conformément au plan, un milliard et demi de francs ont été consacrés à la recherche océanographique.

Le dernier problème que je veux évoquer, concerne, lui aussi, l'avenir. C'est le problème de la libération des échanges.

Ce n'est pas, en effet, quitter les préoccupations d'avenir que d'évoquer l'extrême gravité de la menace que fait peser sur nos activités de pêche et sur celles qui les prolongent l'extension croissante de la libération des échanges.

La poursuite de la politique de libération, préconisée à l'O. E. C. E., ne tient pas compte de la remarque fondamentale qui avait été faite par le chef de l'Etat dans son discours du 8 mai 1955, à Lille. L'application de la règle de la libération des échanges est faussée, d'abord, par les différences du statut social de la main-d'œuvre et des conditions économiques de vie dans chaque pays adhérent à l'O. E. C. E., ensuite, par l'adoption des références d'échange de l'année 1948, qui conduit à ouvrir des marchés aujourd'hui beaucoup plus importants qu'à cette époque.

Je me permets de vous rendre attentifs à quelques simples chiffres concernant les différences du statut social de la main-d'œuvre et des conditions économiques de vie dans les pays adhérents à l'O. E. C. E.

Dans l'industrie de la conserve, au Portugal, le taux horaire des ouvrières non-qualifiées — qui constituent 80 p. 100 des effectifs — d'une usine fabriquant des conserves de sardines, est de 1,8 escudo, soit 21,60 francs, quoi s'ajoutent 11 p. 100 de charges sociales. Ce taux est, en France — et personne ne l'estimera exagéré — de 122 francs, dans le Morbihan; de 123 francs, en Vendée; de 125 francs, dans le Finistère, avec 43 ou 45 p. 100 de charges sociales.

Le poisson est payé, en France, actuellement, 130 francs, 140 francs, et, ces derniers jours, jusqu'à 165 francs le kilogramme. Il est payé, au Portugal, s'agissant là encore de la sardine, 40 francs au maximum.

Le fer blanc est, lui aussi, payé à des prix très inférieurs, et je voudrais souligner, enfin, que les modifications intervenues dans les relations entre la France, la Tunisie et le Maroc, qui restent néanmoins liés jusqu'à nouvel ordre dans une union douanière, vont peser de tout leur poids sur la production française, si l'on ne prend à temps certaines précautions.

L'exemple récent du Rio Vouga nous montre, si besoin était, que des produits de pêche étrangère, nationalisés après introduction sur les territoires douaniers tunisien ou chérifien, pourraient être importés librement sur le territoire douanier métropolitain, si l'on n'y prenait garde.

Des dispositions doivent être prévues dans les conventions passées avec ces deux anciens protectorats, faute de quoi la libération des échanges sera totale, et l'industrie française de la pêche sera à la merci de la concurrence étrangère.

Lors de la réunion à laquelle j'ai fait allusion et qui s'est tenue le 27 mai, à Nantes, les délégués des différentes fédérations du crédit maritime mutuel ont adopté, à l'unanimité, un vœu ainsi conçu par lequel je terminerai cette rapide intervention:

« Le congrès de la confédération des organismes de crédit mutuel,

« Préoccupé à juste titre par la menace que fait peser sur la rentabilité des unités déjà en service mais non encore amorties ou des unités en construction ou des unités à construire, une extension souvent inconsidérée du pourcentage de libération des échanges;

« Pénétré des incidences réellement dramatiques que ne manquerait pas d'avoir, en particulier sur l'exploitation des flottilles saisonnières, la libération, au stade du poisson en vert ou à celui du poisson transformé, de la sardine et du thon,

« Demande à M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande d'appeler sans relâche l'attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur l'extrême gravité des bouleversements économiques et sociaux que ne manquerait pas d'entraîner une confrontation trop hâtive de la pêche française avec celle de pays dont les conditions d'exploitation et le niveau de vie sont tout à fait différents ».

Voilà, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, les quelques points sur lesquels je voulais attirer votre attention.

Je souhaite que vous puissiez apporter à l'ensemble de ces problèmes des solutions assez satisfaisantes pour que, lors de l'examen du prochain budget, si nous avons le plaisir de vous voir à la tête de ce même département ministériel, il soit possible de parler d'une véritable politique de la marine marchande.

M. le président. La parole est à M. Mazier.

M. Antoine Mazier. Monsieur le sous-secrétaire d'Etat, je me suis fait inscrire sur le chapitre 31-01 pour présenter quelques brèves observations sur l'ensemble de votre budget.

Votre budget reste un budget modeste, considérant l'importance des activités que vous avez mission d'animer ou de contrôler, et cette situation se traduit tout d'abord dans les crédits de personnel.

Il ne peut s'agir, à l'occasion de l'examen du collectif, d'apporter des modifications à vos propositions, mais il est indispensable que, lors d'un prochain budget, vous vous préoccupiez de l'insuffisance des effectifs de certains de vos personnels. Les administrations qui dépendent de votre ministère ne sont pas de celles, en effet, auxquelles on peut reprocher d'être, si je puis dire, inflationnistes.

Les parlementaires qui représentent les régions côtières et qui connaissent les bureaux des quartiers maritimes savent que l'on y travaille dans des conditions qui deviennent insupportables.

Je connais un quartier où, par suite de l'absence d'un ou de deux agents, qui sont malades, le travail est arrêté. Les marins sont obligés d'attendre le versement de leurs prestations ou de leurs retraites.

Il y a là une situation préjudiciable, à la fois, à vos fonctionnaires et aux ressortissants.

Il en est de même pour vos écoles. Vous avez, je sais, beaucoup de mal à recruter vos professeurs et les classes sont beaucoup trop chargées.

Il en est de même pour l'institut des pêches, comme on l'a déjà dit, institut dont j'ai entendu discuter l'utilité, l'importance, dans cette Assemblée, ce qu'on ne fait plus aujourd'hui car on sait bien que l'industrie de la pêche doit s'appuyer sur un organisme de recherches

Il en est de même de vos inspecteurs de la navigation. Je sais que vous aviez demandé la création de quelques postes et qu'ils vous ont été refusés. Lorsqu'il se produira des sinistres, on se demandera si les bateaux ont été suffisamment inspectés, visités et l'on s'apercevra qu'on n'a pas pu effectuer les contrôles nécessaires faute de personnel.

Vous ne risquez donc pas d'encourir le reproche de gonfler vos effectifs d'une façon démesurée si vous nous demandez, l'an prochain, dans le projet de budget de 1957, la création de quelques emplois qui, dans certaines de vos administrations, sont devenus absolument indispensables. Il ne faut pas céder à

la phobie de la création d'emplois lorsque ces emplois sont nécessaires.

Nous sommes tous d'accord: s'il y a des fonctionnaires inutiles, il faut les supprimer, mais si certaines créations sont indispensables, il faut les proposer au Parlement. Sans conteste, dans votre ministère, le moment est venu de procéder à certaines créations.

J'aborde maintenant une question que vous connaissez bien et qui a été examinée l'an dernier au cours du débat budgétaire, c'est celle du reclassement du petit personnel de l'inscription maritime.

Vous savez comment l'Assemblée nationale avait bloqué une partie des crédits destinés au payement de ces personnels, ce qui avait créé certaines difficultés à votre prédécesseur.

Finalement, on eut recours à l'arbitrage du président du conseil. Cet arbitrage, rendu en fin d'année, n'a pas donné satisfaction aux fonctionnaires en cause et je crains fort que vous n'ayez encore des difficultés à ce sujet car il est certain que les corps de l'inscription maritime, des agents du gardiennage, des gardes maritimes, des syndics de gens de mer, peu connus du public en dehors des régions côtières, ont été sacrifiés lors des opérations de reclassement de la fonction publique.

Il faudra donc que tôt ou tard — tôt plutôt que tard — l'injustice qui a été commise à leur égard soit réparée.

Autre question que vous seriez surpris de ne pas me voir évoquer, d'autant plus brièvement d'ailleurs, qu'elle a déjà été traitée ce soir, c'est celle des pensions.

A ce sujet, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, il serait injuste de ne pas profiter de ce débat pour vous féliciter, ainsi que vos collègues du Gouvernement, d'avoir bien voulu attacher toute l'importance requise à l'application de la loi de septembre 1948 et, par le décret du 22 mars, d'avoir rajusté les salaires forfaitaires. On pourra ainsi, le 1er juillet, verser aux titulaires des pensions rajustées.

A la vérité, nous sommes un peu inquiets: ce payement sera-t-il vraiment effectué le 1er juillet ? Peut-être s'élèvera-t-il, dans des cas particuliers, certaines difficultés ? J'espère tout de même que vous aurez fait l'impossible afin que, pour le plus grand nombre, les pensions soient payées à cette date.

Mais, si nous devons vous féliciter — sans réserve — pour ce magnifique résultat, nous sommes un certain nombre dans cet hémicycle à ne pouvoir oublier les conditions dans lesquelles fut voté, l'an dernier, le budget de la marine marchande. Peut-être est-il utile que l'actuel secrétaire d'Etat au budget sache comment son prédécesseur avait obtenu ce vote, qui intervint avant le 1er janvier, alors que certains budgets ne furent votés qu'après cette date et beaucoup plus difficilement.

Le Gouvernement tenait à ce que la plus grande partie possible du budget soit votée avant le 1er janvier et il avait fait tous ses efforts, en particulier, pour que fussent votés les chapitres concernant la marine marchande.

Les parlementaires qui s'intéressent à ce budget — ils sont d'ailleurs peu nombreux — se laissèrent gagner par les promesses qui leur furent données. Celles-ci figurent au *Journal officiel* et sont encore présentes, certainement, à la mémoire d'un certain nombre d'entre nous.

Voyant que le budget ne pouvait pas être voté — je tiens à le dire publiquement — le ministre des travaux publics — à l'époque, il n'y avait pas de secrétaire d'Etat place Fontenoy — et le secrétaire d'Etat au budget proposèrent, en somme, un marché à certains responsables, dont j'étais, de la commission de la marine marchande et de la commission des finances. Ils nous dirent: Que voulez-vous, finalement, pour accorder votre vote ? Je dis les choses comme elles se sont passées. Nous avons précisé les points auxquels nous tenions spécialement, notamment les rajustements de crédits que nous désirions obtenir. Je vois encore M. Chaban-Delmas et M. Gilbert-Jules, votre prédécesseur, monsieur le secrétaire d'Etat au budget, nous dire en présence du directeur du budget lui-même: nous sommes d'accord; nous vous donnerons 300 ou 400 millions pour opérer ces redressements — dont a parlé M. Bonnet — qui sont effectivement nécessaires.

M. Chaban-Delmas, devant l'Assemblée nationale, promit la création d'un groupe de travail composé de parlementaires — j'avais l'honneur d'en faire partie avec M. Michaud, M. Gaborit et M. Febvay — destiné à dégager les modifications les plus urgentes à apporter à la loi de septembre 1948.

Ce groupe se réunit deux ou trois fois et élabora un projet modeste qui fut soumis au conseil supérieur de l'établissement national des invalides, lequel l'approuva, et qui fut enfin transmis au secrétariat d'Etat aux travaux publics.

Suivant les promesses faites au cours de la discussion budgétaire, un projet de loi devait être déposé. Nous attendons toujours ce projet.

Nous estimons, par conséquent, qu'on a escroqué notre vote en décembre dernier...

M. Marc Dupuy. C'était un marché de dupes.

M. Antoine Mazier. ...et que nous avons conclu là, effectivement, un mauvais marché.

M. Christian Bonnet. Les responsables sont membres du Gouvernement actuel. Cela devrait faciliter la solution du problème !

M. Antoine Mazier. Effectivement, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, vous aviez inscrit 200 millions dans le projet primitif de collectif et ces 200 millions ont été supprimés.

Je sais que vous pouvez nous dire que vous avez inscrit 2 milliards 500 millions de francs pour le rajustement de la subvention; nous en sommes d'accord. Mais ce rajustement est inscrit dans la loi et les lois sont tout de même faites pour être appliquées.

Vous savez — ou en tout cas vos services savent — depuis combien de temps nous nous battons pour obtenir que l'on remédie à la situation misérable où certaines personnes se trouvent du fait de la loi de 1930. Il s'agit là d'une réparation importante qui ne nécessiterait que peu de crédits. Sur ce point, nous n'abandonnerons pas.

J'ai tenu à rappeler cet incident et j'espère que, dans les mois qui viennent, le Gouvernement déposera, comme il le doit, un projet de loi que l'Assemblée nationale sera appelée à discuter.

Je veux évoquer aussi la question du chômage dans la profession maritime.

J'habite, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, une région qui, vous le savez, fournit un grand nombre de marins aux équipages du commerce ou de la pêche et je suis inquiet de la quantité de marins non stabilisés qui, débarqués pendant des périodes souvent très longues, ne retrouvent pas ensuite d'embarquement.

Il devient nécessaire que l'on prévoie, pour la profession maritime, un statut du chômage tout à fait comparable à celui des professions de l'industrie et du commerce.

Dans nos pays, il n'y a pas de caisses de chômage. Le marin sans travail ne peut donc se faire inscrire nulle part dans nos petites communes. Il est urgent que vous mettiez sur pied une organisation qui permette à ces marins, soit d'être reclassés, soit de bénéficier des allocations de chômage servies aux travailleurs des autres secteurs de l'activité économique.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, vous devez savoir que certains d'entre nous ne voteront pas ce budget avant de connaître la décision du Gouvernement quant à la construction du paquebot de l'Atlantique Nord.

Il y a trois ans que le problème est posé.

En novembre 1953, l'Assemblée nationale avait adopté — sa décision était nette — un article de la loi de finances faisant obligation au Gouvernement de déposer, avant le 1er juin, un projet de loi ouvrant des crédits pour la construction de ce paquebot.

Nous attendons toujours le dépôt de ce projet de loi.

Depuis, de longs débats se sont déroulés ici. Nous sommes intervenus. Je pense, notamment, aux exposés de notre ami Jean Guitton, qui est éloigné de cette Assemblée pour raison de santé mais qui, s'il était là, ne manquerait pas de vous rappeler l'intérêt et l'importance qui s'attachent à la construction de ce paquebot, non seulement pour la marine et pour la ligne de l'Atlantique Nord, mais aussi pour l'activité qui entoure la construction navale.

A ce sujet, nous sommes soumis à un régime de douche écossaise qui devient très désagréable. Jusqu'à ces derniers jours, des bruits alarmants avaient couru; maintenant, les échos sont plus optimistes. Il est nécessaire que, avant le vote de ce budget, nous connaissions en toute clarté la position du Gouvernement: le Gouvernement est-il décidé à la construction de ce paquebot ou, au contraire, accepte-t-il pour notre pays le déclin que représenterait la disparition de la France sur la ligne de l'Atlantique Nord. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Michaud.

M. Louis Michaud. Monsieur le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande, je vais peut-être me singulariser quelque peu — et je m'en excuse — mais je me suis fait inscrire sur le chapitre 31-01 pour vous entretenir précisément des crédits inscrits à ce chapitre. (*Sourires.*)

Je me réserve d'intervenir ultérieurement sur les questions que soulève ce budget au fur et à mesure de la discussion et de reprendre à mon tour les problèmes que viennent d'exposer, dans des interventions d'une conception plus large, mes collègues MM. Christian Bonnet et Mazier.

Par un singulier paradoxe, il semble que, d'une année sur l'autre, les gouvernements — aussi bien les précédents que celui de M. Guy Mollet — s'ingénient à traduire dans les budgets l'inverse, ou presque, de la volonté exprimée l'année précédente par l'Assemblée nationale.

Il arrive fréquemment aux parlementaires de demander des augmentations de crédits sur tel ou tel chapitre et je comprends très bien que, tenu par des limites qu'il ne veut pas dépasser, le Gouvernement refuse ces augmentations. Mais il arrive aussi — fait beaucoup plus rare, j'en conviens — que les parlementaires suggèrent des économies au Gouvernement.

Je regrette que cette suggestion concernant les crédits portés au chapitre 31-01 n'ait pas été adoptée. En effet, la seule modification sur ce chapitre concerne le crédit destiné au traitement du sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande.

J'aurais mauvaise grâce à m'élever contre le rétablissement de ce crédit. Tous ceux qui s'intéressent de près ou de loin aux questions maritimes souhaitent la présence à la tête du département, d'un ministre ou d'un secrétaire d'Etat, voire, quand on ne peut mieux, d'un sous-secrétaire d'Etat.

J'aurais aimé qu'en contrepartie de cette désignation, le collectif comporte la suppression du crédit afférent au traitement d'un secrétaire général. Il semble, en effet, que le poste de secrétaire général ne mérite d'être maintenu que lorsqu'il n'y a pas de secrétaire d'Etat ou de sous-secrétaire d'Etat.

Le maintien de ce poste me paraît donc inopportun. Il se traduit nécessairement par une dualité de direction et je ne pense pas que les effets de cette dualité soient obligatoirement bienfaisants.

De plus, la suppression du poste de secrétaire général serait, je pense, une garantie pour l'avenir.

Il y a de temps en temps des remaniements ministériels — on parle actuellement d'un éventuel remaniement ministériel — et nous savons, hélas! par expérience, qu'en diverses circonstances, c'est la marine marchande qui a fait les frais de ces remaniements, et ce d'autant plus facilement qu'un crédit était inscrit pour le traitement d'un secrétaire général.

Elle a beaucoup plus de chance de conserver son ministre ou son secrétaire d'Etat s'il n'y a pas de crédit inscrit au budget pour rémunérer un secrétaire général.

Je vous suggère donc, monsieur le secrétaire d'Etat, de faire une première économie — économie minime sans doute, mais un proverbe dit qu'il n'y a pas de petites économies — et de transférer les fonds ainsi récupérés sur le chapitre suivant, dont j'aurai l'occasion de vous parler.

Je suis persuadé qu'ainsi les services généraux de la marine marchande, bien tenus entre les mains du ministre, du secrétaire d'Etat ou du sous-secrétaire d'Etat, fonctionneraient, et fonctionneraient beaucoup mieux.

M. Jean Febvay, *président de la commission de la marine marchande et des pêches.* Monsieur le président, j'ai demandé la parole pour répondre à M. Michaud.

M. le président. Malheureusement, mon cher collègue, il y a déjà cinq orateurs inscrits...

M. le président de la commission de la marine marchande et des pêches. J'ai demandé la parole en ma qualité de président de la commission de la marine marchande et des pêches.

M. le président. Dans ces conditions, vous avez la parole, monsieur Febvay.

M. le président de la commission de la marine marchande et des pêches. Je désire rappeler les circonstances à la suite desquelles le secrétaire général a été nommé.

Comme M. Michaud et tous mes collègues, je me réjouis de voir de nouveau un crédit figurer au budget de la marine marchande pour M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande, car nous espérons bien, dans l'avenir, voir placer à la tête de la marine marchande un secrétaire d'Etat, et peut-être même un ministre.

Mais je ne pense pas que le fait d'avoir un sous-secrétaire d'Etat, un secrétaire d'Etat ou un ministre à la tête de la marine marchande puisse empêcher le maintien du secrétaire général.

Lorsque la commission a décidé, par un vote acquis à la majorité, la création d'un poste de secrétaire général, aucune exclusive n'avait été lancée. Il n'avait pas été dit, à l'époque, que celui-ci ne devait être nommé que dans l'hypothèse où il n'y aurait pas de sous-secrétaire d'Etat, de secrétaire d'Etat ou de ministre de la marine marchande.

Je crois que l'opinion de tous nos collègues était la suivante : nous nous souvenions fort bien qu'il y eut autrefois de grands ministres de la marine et qu'en même temps, il y avait de grands secrétaires généraux. Qu'il s'agisse de M. Couraud, de M. Anduze Paris, il y avait une parfaite coordination entre le ministre et son cabinet, d'une part, et le secrétaire général, d'autre part.

Les grands rois avaient de grands commis, et ce sont souvent les grands commis qui ont fait les grands rois.

Je pense donc que l'on peut, que l'on doit maintenir le poste de secrétaire général. Nous n'avons pas le droit de le supprimer.

Je me devais de rappeler à l'Assemblée la décision prise, qui n'a été infirmée par aucune autre.

Je ne pense pas que soit mise en cause la personnalité du secrétaire général actuel. Ce n'est certainement pas ce qu'a pensé M. Michaud. D'ailleurs, ce n'est pas à nous qu'il appartient d'apprécier les vertus, les qualités et le mérite du secrétaire général; c'est au ministre.

Je me dois cependant d'indiquer que dans tous les cas où il nous a été donné d'entrer en contact avec le secrétaire général — mes collègues peuvent en témoigner — nous avons rencontré auprès de lui la plus parfaite courtoisie et une grande compétence dans tous les domaines. Cet hommage, je tiens à l'étendre à tous les directeurs et à tous les hauts fonctionnaires du ministère de la marine marchande.

M. Marc Dupuy. On a supprimé le poste de secrétaire général dans tous les ministères.

M. le président. La parole est à M. Auguste Defrance.

M. Auguste Defrance. Je voudrais demander à M. le sous-secrétaire d'Etat de bien vouloir préciser sa politique en matière de libération des échanges.

En effet, l'O.E.C.E. prévoit la libération des échanges dans les pays membres pour un volume de commerce égal à celui de 1948. Le *Journal officiel* du 6 avril 1956 a fixé la libération des échanges à 82,3 p. cent. Une nouvelle tranche doit intervenir et porter ce taux de libération à 85 p. cent.

Pour ce qui concerne la marine marchande, il lui est imposé par le Gouvernement — en la personne du ministre des finances, — de libérer pour plus de 234 millions de francs de produits de la mer, et il est permis de supposer que ce n'est pas tout ce qui lui serait imposé puisque ces 234 millions de francs ne représentent que 63 p. cent des produits de la mer.

Or, actuellement, les produits libérés ne représentent qu'une valeur de 34.080.000 francs. Pourtant, l'inquiétude est grande parmi les pêcheurs et, déjà, se dessinent avec netteté les conséquences catastrophiques que cette politique aurait sur l'industrie des pêches, si elle était appliquée.

Dès la conclusion des accords Blum-Byrnes de 1946, la fédération nationale des syndicats maritimes avait attiré l'attention des marins pêcheurs et des pouvoirs publics sur les conséquences d'une telle politique.

Depuis, elle n'a pas cessé de protester contre la suppression des contingentements car, même si nos charges étaient égales à celles des pays concurrents, nous serions tout de même placés sur un plan d'infériorité, ces pays étant géographiquement mieux placés que nous.

A la réunion du comité central des pêches maritimes du 19 avril 1956, à laquelle assistaient le secrétaire général de la marine marchande et le directeur des pêches maritimes, M. Alloy, on n'a pas caché que malgré toute la résistance que peut opposer la direction des pêches, elle devra se plier à la politique décidée par le Gouvernement.

C'est ainsi qu'après la libération de la crevette grise intervenue en avril 1955 et qui a frappé cruellement les 250 pêcheurs artisans basés sur les ports d'Etaples, du Crotoy, de Saint-Valery-sur-Somme, nous voyons la faim et le désespoir s'installer dans ces familles tout particulièrement dignes d'intérêt.

Leur situation préfigure les conséquences qu'entraînerait à une échelle infiniment plus étendue une libération qui s'étendrait, comme la menace en est exprimée de différents côtés, à de nouvelles espèces.

La libération de nouvelles espèces, telles la sole, le turbot, va porter un coup mortel à toute la pêche artisanale. La libération des conserves de poissons tels que maquereaux et harengs, qui sont la spécialité du port de Boulogne, va entraîner elle-même des conséquences extrêmement funestes. Des milliers d'ouvriers et d'ouvrières de la salaison et de la conserve sont, par ces mesures de libération, menacés de chômage.

Vous ne pouvez ignorer, monsieur le ministre, l'émotion — je dirai plus: la colère — qui anime les pêcheurs artisans de nos côtes à l'annonce des nouvelles menaces de libération des échanges.

Dans les ports du Nord en particulier, l'effervescence est grande, témoin cette résolution que j'ai lue dans un journal régional de ce jour:

« Le bureau du syndicat des marins-pêcheurs d'Etaples a décidé de bloquer le port de Boulogne et de gêner principalement les bateaux d'excursion venant d'Angleterre.

« Il a, de plus, décidé qu'une assemblée générale aura lieu à Etaples, le 17 juin, à 15 heures 30, afin d'étudier la façon dont le port sera bloqué.

« Considérant que depuis l'assemblée générale du 29 avril où ils envisageaient cette mesure, ainsi qu'on s'en souvient peut-être, les pouvoirs publics n'ont apporté aucune solution aux problèmes actuels des pêcheurs artisans, le bureau du syndicat a pris l'importante décision de passer à l'action. »

Nous ne pouvons admettre une libération des échanges totale et aveugle, qui, de plus, ne profite nullement aux consommateurs. Nous pensons que les pêcheurs doivent être consultés, qu'une enquête sérieuse doit être effectuée dans chaque port.

Il est du devoir du Gouvernement de protéger ces catégories de producteurs que sont les pêcheurs artisans.

Je serais heureux que le ministre veuille bien nous dire quelles décisions il compte prendre en ce qui concerne cette situation.

M. le président. La séance devant être levée à minuit, nous pourrions, si l'Assemblée est d'accord, renvoyer à demain la suite de nos travaux, après avoir entendu M. André Morice et, peut-être, M. Bergasse, si son exposé doit être bref. (*Assentiment.*)

M. Henry Bergasse. Il ne durera qu'une minute, monsieur le président.

M. le président. Je vais donc donner la parole à M. André Morice, après quoi nous entendrons M. Bergasse. M. Denvers prendra la parole demain au début de la séance et M. le sous-secrétaire d'Etat répondra ensuite aux orateurs.

La parole est à M. André Morice.

M. André Morice. Je présenterai une brève observation puisque, aussi bien, après l'intervention de M. le rapporteur général, le chapitre 63-00 étant réservé jusqu'à la discussion de l'article 5, nous aborderons vraiment avec cet article, c'est-à-dire dans quelques jours, les problèmes sur lesquels je comptais appeler l'attention de l'Assemblée.

Ces problèmes sont de deux ordres: la construction du paquebot et la loi d'aide à la construction navale.

Réservant donc mon intervention jusqu'à l'examen de l'article 5, je me bornerai à demander, dès à présent, à M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande, à propos de la construction du paquebot, de poursuivre ses efforts avec ténacité, ainsi que l'ont demandé plusieurs de nos collègues.

J'ai moi-même reçu, puisqu'il est mon collègue de la Loire-Inférieure, une lettre de M. Guitton, qui est alité depuis plusieurs mois, lettre très touchante dans laquelle il me demande d'insister en son nom, comme l'a fait ce soir M. Mazier, pour que sa voix soit entendue.

Je demande à M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande de tout mettre en œuvre pour aboutir très rapidement à une décision en ce qui concerne la construction de ce paquebot. Les Gouvernements successifs, l'Assemblée et les commissions ont été placés en face de décisions très formelles aux termes desquelles nous ferions construire au plus vite un paquebot de 55.000 tonnes destiné à remplacer, sur l'Atlantique Nord, nos deux paquebots qui seront retirés de la ligne prochainement.

Sur ce point, l'Assemblée ne peut accepter un nouveau recul ou une modification de la décision qui a été prise.

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, profitant des deux ou trois jours de délai supplémentaires qui vous sont ainsi accordés jusqu'à la discussion de l'article 5, de faire tous vos efforts pour nous apporter cet accord définitif sur lequel nous comptons.

M. le président. La parole est à M. Bergasse.

M. Henry Bergasse. Je tiens tout d'abord à m'associer aux paroles que vient de prononcer M. Mazier.

Il est incontestable qu'il faut commencer à penser au sort des marins qui, par suite de la suppression de certaines lignes et, en particulier, celles d'Indochine, se trouvent dans une situation lamentable.

Il n'y a pas de caisse de chômage. Ce problème n'intéresse pas directement M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande. Il le sait bien, mais il est essentiel qu'il oriente l'armement vers la création d'un organisme qui remette les marins dans le droit commun au point de vue du chômage.

Ma deuxième remarque concerne le chapitre 45-01, c'est-à-dire les crédits d'exploitation des services maritimes d'intérêt général.

Je ne veux pas le moins du monde remettre en cause ce que nous avons voté une fois pour toutes au mois de mai 1951. Je me permets de rappeler un certain nombre d'observations faites à l'époque, notamment par le rapporteur, M. Collin. Quand nous avons voté des subventions d'exploitation à certaines compagnies de la marine marchande, nous avons attaché à notre vote le sens suivant: il importe de mettre à la charge des contribuables le déficit de certaines lignes d'intérêt général ou de prestige.

Maintenant que l'on reparle de prestige à propos de la ligne de l'Atlantique Nord, pour la construction d'un grand paquebot dont le déficit d'exploitation sera certainement important, je me permets d'attirer l'attention de M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande sur le fait suivant: si des subventions sont dues pour des lignes déficitaires, c'est bien en rapport avec le déficit de ces lignes que doivent être établies les subventions.

Rappelons en effet que l'année dernière, lorsque la Compagnie générale transatlantique a demandé que le plafond de la subvention soit porté de 1.800 millions à 3.300 millions de francs, ce plafond était fixé sur des bases forfaitaires et, il faut bien le reconnaître, un peu arbitraires.

Loin de moi la pensée que ces subventions soient le moins du monde gaspillées. Je suis persuadé, au contraire, qu'elles sont employées avec un sens très profond de l'économie par les dirigeants des deux compagnies subventionnées, mais ce que je tiens à dire, c'est que le principe qui préside à l'établissement de la subvention m'apparaît faux. On ne demande pas une subvention en faveur d'une compagnie parce qu'elle est déficitaire, on demande une subvention pour combler le déficit d'une ligne déterminée parce que le prestige ou l'intérêt général exige la contribution de l'impôt.

Je demande donc à M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande de bien vouloir — puisque, aussi bien, on nous indique, dans le rapport général, qu'il va être question d'augmenter le plafond de la subvention allouée à la Compagnie générale transatlantique — d'orienter les contrôles et les évaluations du côté du déficit des lignes plutôt que vers le déficit propre des compagnies.

M. le président. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

DEMISSION DE MEMBRES DE COMMISSIONS

M. le président. J'ai reçu avis de la démission:

1° De Mme Vaillant-Couturier comme membre de la commission de l'éducation nationale;

2° De M. Cogniot comme membre de la commission des finances;

3° De Mlle Dienesch comme membre de la commission des pensions.

— 4 —

RENVOIS POUR AVIS

M. le président. La commission des finances demande à donner son avis sur le rapport n° 2061 sur le projet de loi n° 1196 portant réforme et statut de l'agence France-Presse, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission de la presse.

La commission des affaires étrangères demande à donner son avis sur le rapport n° 1862 sur le projet de loi n° 1487 portant ajustement des dotations budgétaires reconduites à l'exercice 1956, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des finances.

Conformément à l'article 27 du règlement, l'Assemblée voudra sans doute prononcer ces renvois pour avis. (*Assentiment.*)

— 5 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre de la défense nationale et des forces armées un projet de loi modifiant et complétant l'article 66 de la loi du 9 mars 1928 portant revision du code de la justice militaire pour l'armée de terre et les articles 74 et 75 de la loi du 13 janvier 1938 portant revision du code de justice militaire pour l'armée de mer.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 2140, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le ministre de la défense nationale et des forces armées un projet de loi relatif à la présidence des tribunaux aux armées stationnés en Allemagne et du tribunal de cassation aux armées.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 2141, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le ministre de la défense nationale et des forces armées un projet de loi portant ratification du décret n° 56-524 du 29 mai 1956, modifiant le décret n° 56-351 du 4 avril 1956, concernant la composition, les dates d'appel et les obligations d'activité du premier contingent 1956 et du deuxième contingent 1956.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 2144, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

— 6 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Guy La Chambre une proposition de loi tendant à modifier les articles 811 et 845 du code rural, relatifs aux baux ruraux.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 2126, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'agriculture. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Frédéric-Dupont une proposition de loi ayant pour objet d'accorder la Croix de guerre à tous les officiers, sous-officiers et soldats qui ont participé dans une unité combattante pendant une durée d'au moins deux mois à la bataille de Verdun.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 2127, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Frédéric-Dupont une proposition de loi ayant pour objet de porter de trois à six mois le délai de validité du billet annuel à prix réduit prévu en faveur des pensionnés, retraités par la loi du 1er août 1950.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 2128, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des moyens de communication et du tourisme. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Fourvel et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à modifier les dispositions du paragraphe *b* de l'article 8 de la loi n° 53-611 du 11 juillet 1953 relatives aux bouilleurs de cru (droit de distiller 10 litres d'alcool en franchise), en vue d'une lutte effective contre les ravages de l'alcoolisme.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 2129, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Calas et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à accorder réparation, pour perte de récolte ou destruction partielle ou totale de vignoble, aux viticulteurs des régions sinistrées par le gel en février 1956.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 2130, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des boissons. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Boisseau et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à l'inscription de la surdité professionnelle au tableau des maladies professionnelles en vue d'assurer sa prévention et sa réparation.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 2131, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission du travail et de la sécurité sociale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. de Léotard une proposition de loi tendant à modifier l'article 5 du décret n° 55-562 du 20 mai 1955 sur l'expropriation de terrains nécessaires à la construction de logements.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 2139, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de législation. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Privat et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à encourager et à promouvoir les économies dans les administrations publiques.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 2147, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Hernu et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à modifier la fixation des redevances d'occupation de bâtiments provisoires à usage d'habitation édifiés par l'Etat.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 2148, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la reconstruction, des dommages de guerre et du logement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Isorni une proposition de loi tendant à modifier l'article 463 du code pénal sur les circonstances atténuantes.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 2149, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de législation. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Klock une proposition de loi tendant à autoriser les conseils municipaux, commissions administratives ou conseils d'administration d'établissements publics, etc., à aligner les régimes locaux ou particuliers de retraite sur le régime de retraite de la caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 2150, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Guy Desson et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à étendre aux rédacteurs speakers, journalistes, traducteurs et secrétaires speakers étrangers ou apatrides de la Radiodiffusion française le bénéfice de la loi n° 53-89 du 7 février 1953 tendant à la réparation des préjudices de carrière subis par certains fonctionnaires.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 2151, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la presse. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de MM. Dorey, Gilbert Cartier, Schaff une proposition de loi tendant à intégrer dans les cadres métropolitains les fonctionnaires et agents des services publics concédés du Maroc.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 2152, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Caillavet et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à établir l'égalité fiscale entre les magasins du type « prisunic » généralement dénommés « grands magasins » avec le petit et moyen commerce.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 2153, distribuée et, s'il n'y a pas d'oppositions, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

— 7 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Buron et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à maintenir et à développer les mesures propres à assurer l'expansion de notre commerce extérieur.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 2135, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires économiques. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Hernu et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à prendre d'urgence des mesures en vue de renforcer les moyens d'accueil et d'hébergement mis à la disposition des jeunes travailleurs durant leurs congés payés.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 2145, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission du travail et de la sécurité sociale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Hernu et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à revaloriser la situation des chercheurs et des collaborateurs techniques du C. N. R. S. et de l'institut national d'hygiène.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 2146, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'éducation nationale. (*Assentiment.*)

— 8 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Mouton un rapport, fait au nom de la commission des pensions, sur:

I. Le rapport fait au cours de la précédente législature, repris le 10 février 1956, sur la proposition de loi de M. Bénard et plusieurs de ses collègues tendant à modifier les conditions d'attribution du pécule en faveur des anciens combattants prisonniers de guerre évadés et de leurs ayants cause.

II. Les propositions de loi: 1° de MM. Quinson et Bernard Lafay tendant à modifier les conditions d'attribution du pécule en faveur des anciens combattants prisonniers de guerre évadés et de leurs ayants cause; 2° de Mme Francine Lefebvre et plusieurs de ses collègues tendant à modifier les conditions d'attribution du pécule en faveur des anciens combattants prisonniers de guerre évadés et de leurs ayants cause; 3° de MM. Triboulet et Maurice-Bokanowski tendant à modifier les conditions d'attribution du pécule en faveur des anciens combattants prisonniers de guerre évadés et de leurs ayants cause (nos 330, 324, 1537, 1556).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2134 et distribué.

J'ai reçu de M. Mehaignerie un rapport, fait au nom de la commission de l'agriculture, sur la proposition de loi de MM. Pierre-Henri Teitgen et Mehaignerie tendant à étendre les dispositions de la loi n° 56-259 du 16 mars 1956 aux terrains agricoles désaffectés après avoir été acquis par voie d'expropriation en vue de la construction d'un aérodrome civil (n° 1624).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2136 et distribué.

J'ai reçu de M. Dixmier un rapport, fait au nom de la commission des pensions, sur la proposition de loi de M. Vigier relative à la carte de priorité des mutilés de guerre (n° 1450).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2138 et distribué.

J'ai reçu de M. Mérigonde un rapport, fait au nom de la commisison de l'intérieur, sur le projet de loi concernant le placement des capitaux de la dotation des associations reconnues d'utilité publique et régies par la loi du 1er juillet 1901 et du fonds de réserve des fondations reconnues d'utilité publique (n° 1531).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2142 et distribué.

J'ai reçu de M. Mérigonde un rapport, fait au nom de la commission de l'intérieur, sur le projet de loi tendant à compléter la loi n° 52-883 du 24 juillet 1952 relative aux indemnités accordées aux titulaires de certaines fonctions électives (n° 788).

Le rapport sera imprimé sous le n° 2143 et distribué.

— 9 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Raymond Lefranc un avis, présenté au nom de la commission de l'agriculture, sur la proposition de loi modifiée par le Conseil de la République, tendant à empêcher certains abus dans le régime des retraites du personnel des entreprises (nos 53, 1308).

L'avis sera imprimé sous le n° 2137 et distribué.

— 10 —

ADOPTIONS CONFORMES PAR LE CONSEIL DE LA REPUBLIQUE

M. le président. J'ai reçu de M. le président du Conseil de la République une lettre m'informant que le 7 juin 1956, le Conseil de la République a adopté sans modification la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale, dans sa séance du 14 mars 1956, relative aux taxes d'usage des installations d'outillage concédé dans les ports de pêche.

Acte est donné de cette adoption conforme.

Le texte étant devenu définitif sera transmis au Gouvernement aux fins de promulgation.

J'ai reçu de M. le président du Conseil de la République une lettre m'informant que le 8 juin 1956, dans sa deuxième lecture, le Conseil de la République a adopté sans modification la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa deuxième lecture dans sa séance du 20 avril 1956, modifiant l'article 569 du code de la santé publique (conditions de l'exercice de la pharmacie d'officine).

Acte est donné de cette adoption conforme.

Le texte étant devenu définitif sera transmis au Gouvernement aux fins de promulgation.

— 11 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mercredi 13 juin, à quinze heures trente, première séance publique:

Suite de la discussion du projet de loi (n° 1487) portant ajustement des dotations budgétaires reconduites à l'exercice 1956 (nos 1862-1887-1914-1966-2017-2045-2062. — M. Francis Leenhardt, rapporteur général):

Travaux publics (suite);
Affaires étrangères;
Anciens combattants;
Education nationale;
Affaires économiques;
Reconstruction (suite);
Budgets annexes;
Articles;
Chapitres réservés.

A vingt et une heures, deuxième séance publique:

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures cinquante-cinq minutes.)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
MARCEL M. LAURENT.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la 2e séance du 7 juin 1956.*

Page 2439, 2e colonne, 10, dépôt d'une proposition de loi modifiée par le Conseil de la République (n° 2100), **supprimer cette rubrique.**

Avis de M. le président du conseil et de la commission de la justice et de législation sur l'urgence de la discussion de la proposition de loi de M. Douala portant amnistie des condamnations prononcées dans le territoire du Cameroun (n° 2084).

1° *Avis de M. le président du conseil.*

Acceptation tacite.

2° *Avis de la commission intéressée.*

Paris, le 8 juin 1956.

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous informer que la commission de la justice et de législation, au cours de sa séance du 8 juin 1956, n'a pas valablement adopté la demande de discussion d'urgence présentée par M. Douala pour sa proposition de loi (n° 2084) portant amnistie des condamnations prononcées dans le territoire du Cameroun, douze commissaires seulement s'étant prononcés pour l'urgence.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de la commission de la justice et de législation,
Signé: DE MORO GIAFFERRI.

Avis de M. le président du conseil et de la commission de l'agriculture sur l'urgence de la discussion de la proposition de loi de M. André Beauguitte tendant à accorder à l'ensemble du territoire métropolitain des subventions destinées à l'amendement calcaire du sol (n° 2072).

1° *Avis de M. le président du conseil.*

Paris, le 9 juin 1956.

Le président du conseil des ministres à Monsieur le président de l'Assemblée nationale.

Vous avez bien voulu me communiquer la demande de discussion d'urgence déposée au début de la séance du 6 juin 1956 par M. André Beauguitte, pour sa proposition de loi tendant à accorder à l'ensemble du territoire métropolitain des subventions destinées à l'amendement calcaire du sol.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, compte tenu de la décision prise par l'Assemblée nationale pour la fixation de son ordre du jour, le vendredi 8 juin 1956, le Gouvernement ne peut qu'émettre un avis défavorable à l'égard de cette demande de discussion d'urgence.

Pour le président du conseil et par délégation:
Signé: GEORGES GUILLE.

2° *Avis de la commission intéressée.*

Paris, le 7 juin 1956.

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous informer que la commission de l'agriculture a adopté, au cours de sa séance de ce matin, à la majorité de 26 voix, quatre commissaires s'étant abstenus, la demande de discussion d'urgence pour la proposition de loi (n° 2072) de M. Beauguitte, tendant à accorder à l'ensemble du territoire métropolitain des subventions destinées à l'amendement calcaire du sol.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de la commission,
Signé: ALBERT LALLE.

Convocation de la conférence des présidents.

La conférence constituée conformément à l'article 34 du règlement (vice-présidents de l'Assemblée, présidents des commissions et présidents des groupes de quatorze membres au moins) est convoquée par M. le président pour le vendredi 15 juin 1956, à onze heures quinze, dans les salons de la présidence.

Désignations, par suite de vacances, de candidatures pour des commissions.

(Application de l'article 16 du règlement.)

1° Le groupe du mouvement républicain populaire a désigné M. Balestreri pour remplacer, dans la commission des pensions, Mlle Dienesch;

2° Le groupe Union et fraternité française a désigné M. Helluin (Vosges) pour remplacer, dans la commission du travail et de la sécurité sociale, M. Martin (Robert) (Seine-et-Marne).

(Ces candidatures seront ratifiées par l'Assemblée si, avant la nomination, elles n'ont pas suscité l'opposition de cinquante membres au moins.)

Nomination d'un membre de commission.

Dans sa première séance du mardi 12 juin 1956, l'Assemblée nationale a nommé M. Trémouilhe membre de la commission des boissons, en remplacement de M. Panier.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENSE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
LE 12 JUIN 1956
(Application des articles 94 et 97 du règlement.)

« Art. 94. — . . . .

« *Les questions doivent être très sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.* »

« Art. 97. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.* »

QUESTIONS ORALES

AFFAIRES MAROCAINES ET TUNISIENNES

2130. — 12 juin 1956. — **M. Gérard Duprat** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères, chargé des affaires marocaines et tunisiennes,** quelles mesures il envisage pour que soit abrogé l'arrêté d'expulsion pris par le résident général de France au Maroc le 18 juin 1948 contre le secrétaire général du parti communiste marocain.

AGRICULTURE

2131. — 12 juin 1956. — **M. Waldeck Rochet** expose à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** que, dans de nombreux départements, on refuse d'accorder aux ouvriers agricoles travaillant dans des exploitations occupant moins de cinq ouvriers le bénéfice de l'indemnité de salaire prévue en faveur des ouvriers agricoles qui ont été réduits au chômage durant le mois de février dernier par suite des gelées. Cette discrimination, faite au détriment des ouvriers agricoles travaillant dans des exploitations occupant moins de cinq ouvriers, est non seulement profondément injuste, mais pour de nombreux départements elle a pour résultat d'exclure les trois quarts des ouvriers agricoles du bénéfice d'une mesure de justice absolument indispensable. Il lui demande si ce refus injustifié ne constitue pas une violation des engagements et des directives du Gouvernement et, dans l'affirmative, quelles mesures il compte prendre pour que tous les ouvriers agricoles qui ont été contraints au chômage en février dernier par suite des gelées touchent l'indemnité de salaire prévue.

INTERIEUR

2132. — 12 juin 1956. — **M. Brocas** demande à **M. le ministre de l'intérieur** si, et à quelle date, a été exécuté l'arrêté d'expulsion pris le 9 avril 1956 à l'encontre de quatre sujets égyptiens et de deux sujets libanais, employés de la R. T. F., qui s'étaient livrés, dans l'exercice de leurs fonctions, à de scandaleuses manifestations d'hostilité envers l'attitude de la France dans le conflit israélo-égyptien.

QUESTIONS ÉCRITES

PRESIDENCE DU CONSEIL
(Fonction publique.)

2133. — 12 juin 1956. — **M. Bouxom,** se référant à la réponse faite, le 2 mai 1956, à sa question écrite n° 604, par **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,** lui rappelle qu'il s'agissait de préciser le principe général de l'origine des intégrations effectuées en application de règlements d'administration publique autorisant des mesures d'intégration complémentaires. Ces textes étant des actes réglementaires, la question posée ne concernait pas les mesures prévues par des dispositions législatives d'exception. En conséquence, il renouvelle sa question.

2134. — 12 juin 1956. — **M. Regaudie** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,** que les rédacteurs et chefs de bureau de préfecture qui n'ont pas été intégrés dans le nouveau cadre des attachés de préfecture ne peuvent développer leur carrière, dans la meilleure des hypothèses, que jusqu'à l'indice 390, alors que dans les administrations plus récemment organisées, les personnels qui n'ont pas été soumis à une sélection corrélative à une intégration dans un cadre nouveau bénéficient d'un statut qui leur permet, en règle générale, d'obtenir l'indice de rémunération 410 en fin de carrière. Il lui demande les raisons pour lesquelles les fonctionnaires des préfectures sont ainsi laissés dans une situation défavorisée et les motifs qui ont justifié le rejet des propositions présentées par le ministère de l'intérieur, en vue de doter les intéressés d'un statut amélioré, les plaçant à parité de carrière avec les fonctionnaires des autres services extérieurs auxquels ils ne sont, en fait, inférieurs ni par le recrutement ni par les fonctions assurées.

2135. — 12 juin 1956. — **M. Regaudie** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,** que, dans l'état actuel de l'organisation de la carrière, l'avancement des fonctionnaires appartenant au corps des attachés de préfecture se trouve pratiquement arrêté. Ainsi, des fonctionnaires appartenant à la catégorie A, recrutés par un concours réputé difficile au niveau de la licence, se trouvent arrêtés dans leur avancement à l'indice 315 et après quelques années seulement de service. Cette situation ne semble pouvoir trouver de remède que dans une réforme radicale de la structure de la carrière. Le corps des attachés de préfecture ayant été organisé à l'image du corps des administrateurs civils, et la gravité du problème qui le touche étant probablement unique dans l'administration, il lui demande si la fusion des 3ᵉ et 2ᵉ classes de ce corps ne lui paraîtrait pas constituer une solution aux difficultés dont il s'agit, par analogie avec les mesures récemment intervenues en faveur des fonctionnaires du cadre A des administrations centrales, les problèmes analogues étant logiquement justiciables de solutions identiques.

AFFAIRES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

2136. — 12 juin 1956 — **M. Frédéric-Dupont** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières:** 1° que d'après la doctrine administrative et la jurisprudence du conseil d'Etat (arrêt C. E., 20 décembre 1946, req. n° 78250) les déficits des société à responsabilité limitée virés aux comptes courants personnels des associés ne sont plus reportables pour l'assiette de l'impôt sur les sociétés; 2° que, par contre, d'après la doctrine administrative et la jurisprudence du conseil d'Etat les déficits résorbés par une réduction de capital sont reportables pour l'assiette de l'impôt sur les sociétés. En combinant ces deux positions, une société à responsabilité limitée désirant résorber les pertes d'exploitation par les comptes courants des associés, tout en conservant la possibilité de les déduire des bénéfices futurs pour le calcul de l'impôt, doit d'abord augmenter le capital par incorporation des comptes courants, puis le réduire pour éteindre les pertes, ce qui est compliqué. Il lui demande si l'administration des contributions directes ne pourrait pas admettre la déductibilité des déficits reportables virés aux comptes courants des associés, si lesdits comptes courants restent créditeurs, pendant la période durant laquelle le déficit est reportable, des sommes dépassant le montant du capital.

2137. — 12 juin 1956. — **M. René Pleven** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** pour quel motif le ministère des finances n'a encore pris aucune décision sur le taux des cotisations à verser par les intéressés afin de permettre la mise en application du protocole de coordination signé le 31 décembre 1953 entre l'association générale des cadres et Gaz-Electricité de France, pour la fixation des retraites.

2138. — 12 juin 1956. — **M. Sauvage** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières:** 1° si, un immeuble d'habitation étant frappé d'interdiction définitive d'habiter par un arrêté préfectoral, le propriétaire ayant en conséquence avisé ses locataires à libérer les lieux, et cessant toute perception de loyers, doit-il continuer à payer l'impôt foncier sur cet immeuble, du fait qu'il ne peut le démolir, ses locataires ne trouvant pas d'autres logements par suite de la crise actuelle. Le propriétaire a pris l'engagement d'abattre cet immeuble par lettre adressée à la préfecture du département, dès l'évacuation des locaux par les occupants; 2° si, en l'état actuel le code général des impôts et les différentes lois et décrets qui règlent l'imposition des immeubles, il peut prendre un décret pour exonérer de l'impôt foncier-contribution bâtie, les immeubles frappés d'interdiction d'habiter par arrêté préfectoral quand le propriétaire a pris en outre l'engagement de le démolir.

AGRICULTURE

2139. — 12 juin 1956. — **M. Denvers** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** s'il n'entre pas dans ses intentions de faire prendre toutes mesures utiles et urgentes pour que les bénéficiaires de l'allocation vieillesse du régime agricole puissent recevoir à terme échu les arrérages qui leur sont dus à ce titre et n'en soient pas privés durant parfois plusieurs trimestres.

2140. — 12 juin 1956. — **M. Bernard Manceau** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture:** 1° s'il considère comme normal qu'une caisse régionale de crédit agricole n'ayant engagé en 1948 une opération de financement de chanvre — présentant à l'époque un intérêt national certain, mais jugée à juste titre trop aléatoire par son conseil d'administration — que sur assurance écrite donnée par son ministère de la prise en charge par le Trésor d'une perte éventuelle ne puisse obtenir, malgré d'innombrables démarches, le remboursement du déficit par lequel se solda finalement cette opération; 2° les dispositions qu'il se propose de prendre pour assurer le règlement de cette affaire conformément à l'engagement contracté

vis-à-vis de la caisse intéressée, engagement qui fût la condition formelle du financement et qui, s'il devait être éludé, ne manquerait pas de susciter de regrettables commentaires sur la confiance à faire à une affirmation ministérielle de cette nature.

BUDGET

2141. — 12 juin 1956. — **M. Toublanc** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** qu'en application de l'article 1342 du code général des impôts, les actes, pièces et écrits de toute nature concernant les coopératives de céréales sont exempts, notamment, de tous droits d'enregistrement. Etant donné qu'il est admis que cette exemption s'applique également aux coopératives à objet mixte en tant que les documents se rapportent à des opérations sur les céréales, il lui demande si, par similitude avec ce qui a été précisé dans une réponse ministérielle faite à une question écrite n° 17371 (*Journal officiel*, débats A. N. du 10 septembre 1955, page 4723) relative aux coopératives effectuant des opérations concernant l'utilisation de matériel agricole, une coopérative mixte « céréales approvisionnement » procédant à une acquisition d'immeubles sans affectation nettement définie peut bénéficier de l'exemption de droits proportionnellement à son pourcentage de chiffre d'affaires ayant trait aux céréales.

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

2142. — 12 juin 1956. — **M. Buron** souligne à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (terre), chargé des affaires algériennes,** l'angoisse des familles privées de nouvelles régulières de leurs fils rappelés en Algérie. Il lui signale que l'acheminement du courrier se révèle défectueux, et lui demande quelles mesures il envisage de prendre en vue d'organiser un service de courrier plus régulier susceptible de contribuer à adoucir l'épreuve actuelle des familles.

2143. — 12 juin 1956. — **M. Huel** expose à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que seuls peuvent bénéficier d'un sursis (art. 22 de la loi du 31 mars 1928) les jeunes gens dont le frère est présent sous les drapeaux en qualité d'appelé ou de maintenu. Il lui demande s'il n'envisage pas d'étendre cette mesure, ce qui semblerait équitable, aux jeunes gens dont le frère est en service en qualité de rappelé.

EDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

2144. — 12 juin 1956. — **M. Thamier** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** quelles sont les considérations qui, dans les arrêtés de nomination de professeurs non agrégés dans des lycées, dictent la présence ou l'absence de la mention « à titre provisoire ».

INTERIEUR

2145. — 12 juin 1956. — **M. Regaudie** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que « le cadre des secrétaires administratifs de préfecture, en raison de l'absence de débouchés, de l'exiguïté de la carrière et de la restriction progressive de l'avancement, connaît des difficultés qui ne peuvent que s'accroître gravement dans le proche avenir et se traduire par l'instabilité et un recrutement défectueux de ce cadre. Des difficultés analogues dans les administrations centrales ayant suscité la constitution d'un nouveau corps d'attachés d'administration largement ouvert aux fonctionnaires du cadre B, il lui demande si ne lui paraît pas indispensable une réforme comparable dans les préfectures, que justifierait l'analogie complète des cadres B des administrations centrales et des préfectures, aussi bien sur le plan du classement hiérarchique que sur le plan de la valeur établie par des statistiques récemment publiées relativement aux concours de recrutement dans les préfectures ».

2146. — 12 juin 1956. — **M. Regaudie** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que le cadre des secrétaires administratifs de préfecture paraît voué à connaître, dans un proche avenir, de graves difficultés si l'organisation actuelle ne reçoit pas l'amélioration voulue. L'absence de débouchés et l'insuffisance du classement indiciaire influeront obligatoirement de façon désastreuse sur la stabilité, le recrutement et la valeur d'ensemble du cadre, dont la préservation, cependant, est indispensable au bon fonctionnement de l'administration des préfectures. Il lui demande si, compte tenu de ces considérations, un relèvement du classement indiciaire des secrétaires administratifs des préfectures ne lui paraît pas s'imposer. Il semble, en effet, que de nombreux dépassements de l'échelonnement indiciaire type de la catégorie B — soit 185/360 — aient été admis dans d'autres administrations, et par exemple pour les agents de poursuite et les chefs de contrôle des hypothèques, qui bénéficient de l'indice 390, ainsi que pour les instituteurs, qui presque tous accèdent normalement à l'indice 390 et qui dans certains cas peuvent obtenir les indices 400, 410 et 430.

2147. — 12 juin 1956. — **M. Regaudie** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que la distribution actuelle des effectifs entre les catégories C et D du cadre national des fonctionnaires des préfectures ne paraît pas correspondre au caractère des tâches assumées par les préfectures et aux nécessités réelles du bon fonctionnement de leurs services. En fait, de nombreux employés de bureau (agents appartenant à la catégorie D et devant donc être affectés, par définition, à des simples travaux de copie et de classement) se trouvent chargés dans les préfectures et sous-préfectures de tâches et de responsabilités nettement supérieures, correspondant au moins aux attributions théoriquement dévolues aux agents du cadre C. Il lui demande s'il a pris en considération cette situation anormale et s'il compte poursuivre, en conséquence, la translation dans le grade de commis d'un contingent suffisamment large d'emplois du cadre D, pour rétablir les conditions d'un emploi normal et équitable du personnel d'exécution des préfectures.

2148. — 12 juin 1956. — **M. Regaudie** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que les téléphonistes, surveillants et chefs de standard en fonctions dans les préfectures ne bénéficient ni du statut ni de la rémunération correspondant à leur qualification et aux services rendus, étant irrationnellement classés dans les cadres des bureaux et, en dehors de quelques exceptions, dans la catégorie la plus défavorisée des employés de bureau. Il lui demande quelles dispositions il envisage en vue d'apporter à cette situation anormale les solutions qu'elle réclame.

2149. — 12 juin 1956. — **M. Regaudie** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que la situation faite aux chefs de division des préfectures ne semble pas correspondre à l'importance de leurs fonctions ni à la bonne organisation des carrières du cadre national des fonctionnaires des préfectures, en dépit de l'amélioration récemment apportée à l'échelonnement indiciaire qui leur est appliqué. En effet, les chefs de division des préfectures qui ont atteint le grade supérieur de la catégorie A de leur administration ne peuvent prétendre qu'à l'indice 550 en carrière normale (l'accès à la carrière exceptionnelle dotée de l'indice 575 étant limité) et suivant une progression qui n'est pas encore connue, mais qui paraît devoir comporter des échelons plus nombreux et plus réduits qu'il n'est habituel pour les fonctions du même niveau. Ainsi, la carrière offerte aux fonctionnaires du cadre A des préfectures est sensiblement plus réduite, à tous égards, que celle que peuvent espérer les fonctionnaires des autres services extérieurs, auxquels sont ouverts, en règle générale, des emplois permettant d'accéder jusqu'à l'indice 630. Or, les chefs de division des préfectures sont responsables devant les préfets, aux termes de leur statut, des secteurs administratifs qui leur sont confiés et exercent, en fait, des attributions analogues à celles des autres chefs de service dans les départements. Le conseil supérieur de la fonction publique a, du reste, reconnu la nécessité d'un rapprochement des situations des chefs de division et des directeurs départementaux, en proposant qu'une classe exceptionnelle dotée de l'indice 600 soit ouverte aux premiers. Il lui demande s'il envisage de poursuivre le rétablissement de la situation des chefs de division des préfectures sur la base admise par le conseil supérieur.

2150. — 12 juin 1956. — **M. Regaudie** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que la situation faite aux sténodactylographes des préfectures paraît exiger de sensibles améliorations. En effet, la carrière offerte aux intéressées est suffisamment développée par comparaison avec celles ouvertes à d'autres catégories et, au surplus, ne semble pas correspondre à leur qualification par référence aux salaires alloués dans le secteur privé aux bons éléments de la profession. Or, aucun emploi de « secrétaire sténodactylographe » n'a été admis dans les préfectures, même les plus importantes, à l'inverse des dispositions prises dans les administrations centrales. De telles créations seraient certainement de nature, en apportant aux sténodactylographes un débouché leur permettant de prolonger leur carrière, à remédier partiellement à l'insuffisance actuelle des rémunérations de l'emploi et à rendre plus facile un recrutement de valeur dans les préfectures. Au demeurant, ces créations seraient incontestablement justifiées dans les préfectures, car, même par comparaison avec l'organisation des administrations centrales, la mise à la disposition des préfets, secrétaires généraux ou sous-préfets et chefs de division d'une secrétaire sténo ne doit pas paraître excessive. Il lui demande s'il envisage de poursuivre la création des emplois dont il s'agit.

JUSTICE

2151. — 12 juin 1956. — **M. Bonte** expose à **M. le ministre d'Etat chargé de la justice** le cas suivant: par décision unilatérale applicable à compter du 1er octobre 1955 aux ouvriers des entreprises membres de la fédération parisienne du bâtiment, le salaire du manœuvre deuxième échelon est passé de 126 francs à 135 francs. Ce salaire servant de base au calcul d'une rente viagère versée à un propriétaire par des locataires bénéficiant de cette décision patronale, il lui demande si ce rentier viager peut prétendre à la revalorisation de sa rente.

RECONSTRUCTION ET LOGEMENT

2152. — 12 juin 1956. — **M. Frédéric-Dupont** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** que par la question n° 439 il lui avait demandé pourquoi une subvention du fonds de l'habitat était refusée au copropriétaire indivis d'une maison, qui devait pourtant payer sa cotisation audit fonds, et qu'à cette question il lui fut répondu en lui demandant des précisions sur le cas d'espèce, puisque les copropriétaires des locaux situés dans des immeubles placés sous le régime de la copropriété et qui occupent des locaux leur appartenant ont vocation, depuis l'intervention de

la loi du 7 février 1953, à faire appel au concours du fonds national d'amélioration de l'habitat. Il lui signale que, par lettre en date du 7 décembre 1954, le fonds national d'amélioration de l'habitat, sous la référence 35.744 HAB. a répondu à un copropriétaire parisien: « Je vous signale que les subventions supplémentaires susceptibles d'être accordées aux propriétaires âgés de soixante ans révolus et non assujettis à la surtaxe progressive sur le revenu ne peuvent être allouées que si tous les ayants droit remplissent la double condition requise et, en tout état de cause, cette mesure de faveur n'est pas applicable dans le cas d'immeubles placés sous le régime de la copropriété divise ». Il lui demande si cette réponse est conforme à la loi.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

2153. — 12 juin 1956. — M. Maurice Béné expose à **M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale** le cas d'une artisane, née le 10 mars 1890, qui a différé l'entrée en jouissance de son allocation vieillesse et continue à cotiser régulièrement et volontairement. Il lui demande: 1° si elle est fondée à prétendre bénéficier de l'application des dispositions du décret n° 55-1526 du 25 novembre 1955 instituant un nouveau régime en faveur des artisans, étant donné qu'elle a présenté, lors de son soixante-cinquième anniversaire une demande d'attribution d'allocation vieillesse; 2° s'il lui est loisible, au surplus, de demeurer soumise à l'ancien régime antérieur à la promulgation du décret précité et, dans l'affirmative, bénéficierait-elle, dans ce cas, de la majoration de l'allocation de base résultant du rehaussement récent de l'allocation aux vieux travailleurs salariés. Il est à noter, d'ailleurs, que l'intéressée cotise depuis le 1er janvier 1956 dans la classe II instituée par ledit décret, c'est-à-dire à raison de 13.000 francs par trimestre. En outre, quelles sont les conséquences d'un versement de cotisations postérieur à l'expiration du trimestre auquel il se rapporte, en ce qui concerne les artisans âgés de plus de soixante-cinq ans cotisant volontairement.

2154. — 12 juin 1956. — M. Frédéric-Dupont expose à **M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale** que, malgré la réponse qu'il a donnée le 24 juin 1955 à sa question écrite n° 16661, la caisse centrale d'allocations familiales de la région parisienne, à Paris (9e), 9, rue de Liège, prétend maintenir les dactylographes dans les professions libérales, étant donné que, dans la nomenclature des industries et professions de la statistique générale de la France, annexée au décret relatif au classement des industries et professions paru au *Journal officiel* du 7 mai 1936, les travaux de dactylographie figurent avec les écrivains publics et les comptables et appartiennent à la catégorie des professions libérales, section 7, sous-groupe 7 D; qu'il semble pour le moins étrange que, de toutes les administrations avec lesquelles une artisane est en contact, seule la caisse centrale d'allocations familiales susvisée ait cette attitude, qu'elle a d'ailleurs abandonnée vis-à-vis des dessinateurs dont la profession figure, elle aussi, dans le sous-groupe 7 D, section 7 de la nomenclature susvisée. Il lui demande s'il compte intervenir auprès de la caisse en cause pour qu'elle consente à regarder d'une façon humaine le cas des dactylographes dont la situation reste toujours précaire, quel que soit son classement dans telle ou telle nomenclature.

2155. — 12 juin 1956. — M. Frédéric-Dupont rappelle à **M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale** que depuis le scandale du suicide du chef du contentieux de l'U. R. S. S. A. F. les employeurs ayant affaire à la sécurité sociale, 47-49, avenue Simon-Bolivar, n'ont plus accès dans les bureaux du contentieux, mais doivent attendre dans le hall principal le bon vouloir des deux employés chargés de les recevoir, de sorte qu'il arrive fréquemment que l'attente se prolonge pendant trois et quatre heures, ce qui est d'autant plus regrettable que les démarches ont très souvent pour but de faire connaître des erreurs commises par l'U.R.S.S.A.F. Il lui demande: 1° si le nombre des employés chargés de recevoir le public ne pourrait pas être augmenté, de telle manière que l'attente ne dure jamais plus d'une demi-heure; 2° si un registre des réclamations ne pourrait pas être tenu à la disposition du public pour que la direction de l'U. R. S. S. A. F. soit tenue au courant des errements commis par ses services.

2156. — 12 juin 1956. — M. Frédéric-Dupont expose à **M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale** que la loi du 28 mai 1955 prévoit, entre autres conditions, que les gérants minoritaires de sociétés à responsabilité limitée, nommés pour une durée qui n'est pas limitée, ne pourront plus être affiliés à la sécurité sociale. Il lui demande: 1° ce qu'il faut entendre par « durée qui n'est pas limitée » (est-ce plus de cinq ans, plus de dix ans ou plus de vingt ans); 2° l'âge du gérant minoritaire est-il prit en considération. En d'autres termes, la durée de la période à considérer comme n'étant pas limitée est-elle identique, que le gérant minoritaire soit âgé de vingt-cinq ans ou de quatre-vingts ans.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

2157. — 12 juin 1956. — M. Mérigonde demande à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme** si l'article 18 de l'arrêté du 16 juillet 1954, fixant l'emplacement du feu rouge des véhicules, s'applique aux seuls véhicules mis en circulation après le 1er janvier 1955 ou à tous les véhicules.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PRESIDENCE DU CONSEIL

(Fonction publique.)

1097. — M. Daladier expose à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,** qu'aux termes de l'article 120 (§ 2) du statut général des fonctionnaires, disposition nouvelle introduite dans ce statut par l'article 43 de la loi n° 55-366 du 3 avril 1955 (*Journal officiel* du 6 avril 1955): « La mise en disponibilité peut être accordée, sur sa demande, à la femme fonctionnaire pour suivre son mari, si ce dernier est astreint à établir sa résidence habituelle à raison de sa profession, en un lieu éloigné du lieu de l'exercice des fonctions de la femme », et lui demande: 1° si ce texte est applicable à une femme fonctionnaire actuellement célibataire, qui envisage d'épouser un fonctionnaire exerçant ses fonctions dans une résidence éloignée qu'elle ne peut obtenir pour le moment, étant précisé que la demande de mise en disponibilité ne sera présentée qu'après le mariage si cela est obligatoire; 2° si, outre le texte susrappelé, il n'existe pas d'autres dispositions facilitant le rapprochement des époux fonctionnaires, étant précisé qu'au cas particulier il ne s'agit pas de fonctionnaires membres de l'enseignement public. (*Question du 17 avril 1956.*)

Réponse. — 1° La rédaction de l'article 120 (§ 2) du statut général des fonctionnaires implique par elle-même que pour bénéficier de la disponibilité prévue par le texte la femme fonctionnaire doit être déjà mariée. Il ne semble pas possible, sous peine de risquer de donner cours à des abus, d'autoriser une dérogation quelconque à cette règle. Dans le cas d'espèce envisagé, la demande de mise en disponibilité pourra évidemment être présentée avant le mariage, mais la mesure ne saurait prendre effet que du jour où cette union aura été célébrée; 2° la loi du 30 décembre 1921 (*Journal officiel* du 31 décembre 1921), dite « loi Roustan », réserve le quart des postes vacants au cours de l'année, lorsqu'il a été satisfait aux lois sur les emplois réservés, aux fonctionnaires qui, étrangers au département, sont unis par le mariage soit à des fonctionnaires de ce département, soit à des personnes qui y résident depuis plus d'un an. Le décret du 26 novembre 1923 fixe l'ordre de priorité pour obtenir une affectation au titre de ladite loi. L'application de ces textes doit s'effectuer dans le cadre des dispositions du statut général des fonctionnaires relatives aux mutations (titre VI, chapitre VI), qui prévoient d'ailleurs expressément la prise en considération de la situation de famille des agents mutés, dans la mesure compatible avec l'intérêt du service.

1240. — M. Cassagne expose à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,** que, depuis l'application de la loi du 3 avril 1950 sur la suppression de l'auxiliariat, les administrations paraissent s'être trouvées, pour la plupart, dans l'obligation de recruter et de maintenir en permanence dans leurs services des agents auxiliaires chargés d'assumer non pas des travaux exceptionnels ou saisonniers, mais des tâches permanentes. Cette situation se constate, notamment, dans les préfectures. Il lui demande si des mesures sont envisagées en vue de stabiliser ce personnel nécessaire au fonctionnement des services administratifs, par exemple au moyen d'une reconduction de la loi du 3 avril 1950, et d'éviter ainsi la reconstitution dans les administrations d'un auxiliariat permanent qui serait d'autant plus insupportable que les agents intéressés, restant rémunérés sur les bases minima appliquées à la fonction publique, ne bénéficient, au surplus, d'aucun avancement, d'aucun statut ni d'aucune garantie. (*Question du 18 avril 1956.*)

Réponse. — Les services de la fonction publique ont entrepris, auprès des différentes administrations, une enquête sur la situation des personnels auxiliaires. L'étude des solutions susceptibles d'être envisagées est subordonnée à ses résultats.

1310. — M. Charles Margueritte expose à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,** que depuis l'application de la loi du 3 avril 1950 sur la suppression de l'auxiliariat, les administrations paraissent s'être trouvées, pour la plupart, dans l'obligation de recruter et de maintenir en permanence dans leurs services des agents auxiliaires chargés d'assumer, non pas des travaux exceptionnels ou saisonniers, mais des tâches permanentes. Cette situation se constate notamment dans les préfectures. Il lui demande si des mesures sont envisagées en vue de stabiliser ce personnel nécessaire au fonctionnement des services administratifs, par exemple au moyen d'une reconduction de la loi du 3 avril 1950 et d'éviter ainsi la reconstitution dans les administrations d'un auxiliariat permanent qui serait d'autant plus insupportable que les agents intéressés, restant rémunérés sur les bases minima appliquées à la fonction publique, ne bénéficient au surplus, d'aucun avancement, d'aucun statut ni d'aucune garantie. (*Question du 20 avril 1956.*)

Réponse. — Les services de la fonction publique ont entrepris auprès des différentes administrations une enquête sur la situation des personnels auxiliaires. L'étude des solutions susceptibles d'être envisagées est subordonnée à ses résultats.

1345. — M. Raymond Boisdé expose à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,** que le conseil d'Etat a rendu des arrêts annulant les tableaux d'avancement et lui demande quels sont les moyens dont disposent les agents bénéficiaires des arrêts susvisés pour obtenir satisfaction, c'est-à-dire pour vaincre l'inertie de l'administration qui, six mois après les arrêts, n'a point réparé les préjudices causés. (*Question du 24 avril 1956.*)

Réponse. — Sur le refus explicite ou implicite de l'administration d'exécuter une décision du conseil d'Etat, le fonctionnaire au profit duquel cette décision a été rendue a la possibilité de se pourvoir devant la Haute Assemblée qui peut alors apprécier le dommage subi et éventuellement prescrire les réparations nécessaires.

1528. — M. Arrighi expose à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,** que, conformément aux dispositions de l'article 19 du décret n° 55-1490 du 17 novembre 1955 relatif au statut des administrateurs civils, prorogeant jusqu'à la mise en place définitive du corps d'attachés d'administration les dispositions des articles 5 et 6 du décret n° 49 720 du 28 mai 1949, peuvent être nommés administrateurs civils, sous réserve de dix années de services civils, les fonctionnaires « qui ont été titularisés dans un corps classé en catégorie B, après avoir subi avec succès les épreuves du concours ou de l'examen professionnel prévu statutairement pour le recrutement normal de ce corps »; et lui demande si ces dispositions sont applicables aux secrétaires d'administration nommés directement au choix ou après examen d'aptitude lors de la constitution initiale de ce corps et aux fonctionnaires dégagés des cadres, de catégorie A ou B, reclassés en qualité de secrétaires d'administration. (*Question du 3 mai 1956.*)

Réponse. — Les dispositions évoquées, qui réservent le bénéfice d'une nomination au tour extérieur dans le corps des administrateurs civils aux fonctionnaires ayant accédé à un corps de catégorie B par la voie du recrutement normal, en excluent donc les secrétaires d'administration nommés en cette qualité par toute autre voie que celle du concours interministériel.

1569. — M. Piette demande à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,** de lui préciser le droit de recours qui reste ouvert à un agent dont le ministre entend ne pas tenir compte d'un arrêt du conseil d'Etat annulant sa décision pour excès de pouvoir; et quels sont les droits et les moyens de les faire valoir pour les autres agents qui ne se sont pas pourvus, mais dont les droits sont identiques à ceux du collègue qui a gagné son instance devant la haute Assemblée. (*Question du 4 mai 1956.*)

Réponse. — 1° Sur le refus explicite ou implicite de l'administration d'exécuter une décision du conseil d'Etat, le fonctionnaire au profit duquel cette décision a été rendue, a la possibilité de se pourvoir devant la haute Assemblée qui peut alors apprécier le dommage subi et prescrire éventuellement les réparations nécessaires; 2° d'une manière générale, l'autorité de la chose jugée est relative, c'est-à-dire que la sentence ne produit effet qu'à l'égard du requérant.

1616. — M. Charles Lussy expose à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,** que, dans les administrations où il est appliqué, le système de répartition pyramidale des effectifs en valeur absolue, entre les différents grades d'un même corps, paraît provoquer une restriction progressive de l'avancement des fonctionnaires. Le cadre des attachés de préfecture en fournit une démonstration particulièrement édifiante, puisque l'avancement s'y trouve pratiquement supprimé, dès le premier barrage, à l'indice 315. Il lui demande: 1° s'il estime que cette situation est compatible avec les dispositions de l'article 51 du statut général de la fonction publique; 2° si d'autres cadres de fonctionnaires connaissent actuellement une crise d'avancement aussi totale que celle qui affecte le corps des attachés de préfecture et lesquels; 3° quelles mesures, le cas échéant, sont intervenues déjà à l'égard de ces cadres pour remédier à leurs difficultés particulières; 4° s'il envisage des mesures concernant les attachés de préfecture. (*Question du 9 mai 1956.*)

Réponse. — Les inconvénients du système de répartition pyramidale des effectifs entre les différents grades ou classes d'un même corps préoccupent depuis longtemps les services du secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique, et les difficultés particulières de l'avancement dans le corps des attachés de préfecture n'ont fait que rendre plus urgente la nécessité d'une solution. Plutôt que de recourir de nouveau à une mesure fragmentaire, qui ne serait sans doute qu'un palliatif, il a paru préférable d'envisager une solution d'ensemble, propre à résoudre de façon définitive, et pour tous les corps de fonctionnaires, les difficultés de la nature de celles qui ont attiré l'attention de l'honorable parlementaire. L'étude approfondie à laquelle il est actuellement procédé laisse espérer la mise au point prochaine de cette solution.

AFFAIRES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

1356. — M. Viatte attire à nouveau l'attention de **M. le ministre des affaires économiques et financières** sur la situation des porteurs de titres russes; il lui signale les anomalies suivantes: ces titres peuvent être cotés tous les jours aux bourses de Lyon et Marseille, mais ne le sont pas à Paris; ils viennent de subir une hausse très sensible à la bourse de Londres; selon certains renseignements, leur absence de dépôt en France ferait que le Gouvernement russe les fait racheter à bas prix. Il lui demande: 1° s'il est exact que son administration est intervenue auprès de la compagnie des agents de change de Paris pour empêcher la cotation de ces titres, ce qui aurait pour effet de favoriser la spéculation ci-dessus; 2° quelles mesures il compte prendre à l'avenir pour empêcher cette spéculation en attendant le règlement de cette question sur le plan international. (*Question du 24 avril 1956.*)

Réponse. — 1° Les emprunts russes sont inscrits à la cote officielle de la Bourse de Paris. En raison du très faible volume des transactions qui ne justifie pas une cotation quotidienne, ces valeurs sont cotées bimensuellement (cote spéciale). Le ministre des finances n'en a pas demandé la radiation et n'envisage pas de le faire. A la bourse de Lyon, les transactions sont également extrêmement limitées; les titres ne sont pas inscrits à la cote de Marseille. L'observation des marchés ne révèle en aucune façon l'existence de courants anormaux d'ordres d'achat; 2° le maintien des modalités actuelles de cotation semble être le moyen le plus efficace de s'opposer à la spéculation boursière.

1660. — M. René Pleven demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** s'il n'estime pas possible et justifié de porter à vingt-cinq ans la durée des prêts consentis aux communes par la caisse des dépôts et consignations pour les travaux de construction de chemins ruraux, la période de quinze ans pour laquelle les prêts pour les travaux de l'espèce sont actuellement consentis imposant aux collectivités des annuités (intérêts et amortissement compris) de 9,96 p. 100 dont le montant impose une charge excessive aux budgets communaux. (*Question du 15 mai 1956.*)

Réponse. — La durée des prêts consentis aux communes par la caisse des dépôts et consignations pour les travaux relatifs aux chemins est de: quinze ans pour les travaux d'entretien et de réparation; vingt ans pour les travaux neufs. Au taux d'intérêt actuellement pratiqué, l'annuité des prêts consentis pour la construction de chemins nouveaux est de 8,37 p. 100 environ du montant des prêts. Pour les chemins qui supportent un trafic normal, il ne paraît pas souhaitable d'augmenter la durée de ces prêts qui doivent être remboursés dans un délai n'excédant pas celui à l'expiration duquel les chemins doivent être refaits. Dans des cas exceptionnels, la caisse des dépôts ne se refuserait pas à allonger légèrement la durée de certains prêts pour la construction de chemins ruraux si cet allongement était justifié par la durée probable des chemins projetés.

1716. — M. Durroux expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** qu'un souscripteur a contracté, le 7 janvier 1919, un emprunt de 600.000 francs à la Société de crédit France outre-mer, dont le siège central est actuellement à Paris, 23, rue Joubert. Cette société a été mise en liquidation le 1er janvier 1953. A cette époque, les versements du souscripteur s'élevaient à 258.000 francs et aucun remboursement n'a, à ce jour, encore été effectué. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour permettre au souscripteur, père de trois enfants, petit retraité de la Société nationale des chemins de fer français, d'entrer en possession des sommes qui lui sont dues, et dans quel délai. (*Question du 16 mai 1956.*)

Réponse. — Il appartient aux syndics de la société de crédit différé Crédit de France et d'outre-mer, déclarée en faillite par jugement du 15 janvier 1953, de procéder aux opérations qui leur ont été confiées par le tribunal de commerce de la Seine dans les conditions du droit commun de la faillite. Les syndics ont demandé au département des finances l'application de la loi du 15 avril 1956 permettant la mobilisation de l'actif hypothécaire. Toutefois un adhérent ayant formé un pourvoi devant le tribunal administratif de la Seine contre l'arrêté ministériel fixant la date de cessation d'effet des contrats souscrits auprès de la société en cause, il convient d'attendre qu'un jugement définitif ait été rendu sur cette affaire pour que la cession éventuelle des créances hypothécaires au Crédit foncier de France puisse être envisagée.

1735. — M. Dorgères d'Halluin demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières:** 1° quels sont les textes législatifs qui donnent la définition du « revenu national »; 2° quelle est la nature des éléments qui rentrent dans l'expression dudit revenu; 3° d'après quelles bases sont déterminées les évaluations numériques de ces divers éléments; 4° quelles sont les administrations qui sont chargées de ces évaluations; 5° quel a été, pour l'année 1955, le montant du revenu national; 6° quelle a été, dans ce montant, la quote-part provenant du revenu attribué au département d'Ille-et-Vilaine; 7° comment s'opère la redistribution. (*Question du 17 mai 1956.*)

Réponse. — 1° Aucun texte législatif ne donne la définition du revenu national. Pour le calcul du revenu national, la France s'est ralliée aux systèmes de comptabilité établis avec l'accord de divers pays membres, par l'O. N. U. et l'O. E. C. E. (1): système de comptabilité nationale — Nations Unies New-York 1953 et système normalisé de comptabilité nationale — O. E. C. E. Paris 1952. Les conceptions et les méthodes de la comptabilité française présentent cependant un caractère original; elles sont exposées en détail dans le

rapport sur les comptes de la nation, volume II Méthodes — Paris 1955; 2° Le total appelé revenu national peut être considéré soit comme un ensemble de biens et services produits en une année (optique du produit), soit comme la somme des revenus: salaires, traitements, bénéfices, dividendes, intérêts, etc., qui constituent la rémunération des agents de la production (optique du revenu); 3° le revenu national peut être calculé soit sur la base de données relatives à la production, soit sur la base de données relatives aux revenus. Les sources statistiques utilisées dans la comptabilité française (statistiques de production, données fiscales, enquêtes et sondages divers, rapports du ministère du travail, du ministère de l'agriculture, etc.) sont énumérées dans le volume II du rapport sur les comptes de la nation déjà cité; 4° les travaux de comptabilité nationale sont confiés au service des études économiques et financières du ministère des finances et à l'institut national de la statistique et des études économiques. Le décret du 18 février 1952 a précisé les attributions de chaque organisme: le service des études économiques et financières du ministère des finances a pour mission d'établir les comptes provisoires de la nation pour l'année en cours, et les comptes prévisionnels pour l'année suivante; l'institut national de la statistique et des études économiques est chargé de la mise au point définitive des comptes des années antérieures; 5° le revenu national français pour l'année 1955 a été évalué provisoirement à 12.400 milliards de francs; 6° il est actuellement encore impossible de chiffrer la quote part de chaque département dans le montant du revenu national; cependant la mise en application de la loi du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques, a permis d'améliorer l'information statistique et des études régionales ont été entreprises dans divers centres régionaux, dont celui de Rennes; 7° en 1954, les dépenses du budget général se répartissaient ainsi: 21,8 p. 100 en achats de biens et de services, 18,1 p. 100 en salaires et traitements bruts, 5,1 p. 100 en intérêts versés, 7,7 p. 100 en cotisations et prestations sociales, 6,2 p. 100 en assistance, 20,3 p. 100 en subventions, 15,4 p. 100 en dépenses à l'extérieur, 5,1 p. 100 en dépenses diverses et dépenses en capital. On voit ainsi que les salaires et traitements ne représentent qu'un peu plus de la sixième partie des dépenses totales, ce qui infirme l'opinion suivant laquelle ils absorberaient la majeure partie du budget.

AFFAIRES MAROCAINES ET TUNISIENNES

1417. — M. Pelat expose à **M. le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères, chargé des affaires marocaines et tunisiennes**, que, devant l'évolution rapide de la situation des Français du Maroc, les fonctionnaires français de la police chérifienne, pour la plupart anciens combattants, qui accomplissent une mission délicate dans un climat très difficile, seraient heureux d'obtenir, de la part du Gouvernement, des précisions sur les textes qui, dans l'ensemble des accords franco-marocains, fixeront la procédure et les conditions de leur intégration dans les cadres métropolitains, le précédent du décret n° 55-1412 du 19 octobre 1955 concernant les fonctionnaires français de la Tunisie leur laissant de vives inquiétudes. Il lui demande s'il n'estime pas opportun de préciser s'il est dans les intentions du Gouvernement de leur accorder: 1° une intégration inconditionnelle et selon des modalités nettement définies dans les cadres de la sûreté nationale; 2° un détachement simultané auprès du ministère des affaires étrangères pour continuer à servir au Maroc; 3° l'assurance d'un reclassement immédiat dans la métropole sur simple demande si les nécessités l'exigent; 4° la garantie des droits acquis au Maroc notamment au point de vue de la retraite. (*Question du 26 avril 1956.*)

Réponse. — Le cas des Français en service dans l'administration marocaine a spécialement retenu l'attention du Gouvernement, qui est résolu, ainsi que l'a souligné le président du conseil dans une déclaration publiée le 8 mars 1956, à prendre toutes les dispositions nécessaires à la sauvegarde de leurs intérêts. Cette sollicitude concerne, bien entendu, les agents des services de sécurité, dont le rôle est particulièrement délicat. Il convient d'abord d'observer que le protocole signé le 2 mars dernier à Paris et qui régit les relations entre la France et le Maroc durant la période transitoire des négociations maintient expressément, dans son article 3, les garanties dont jouissent les fonctionnaires français servant au Maroc. Le transfert des services au Gouvernement marocain ne porte donc aucune atteinte à leur statut actuel. Le Gouvernement français recherche actuellement avec le Gouvernement marocain les formules de nature à sauvegarder dans l'avenir les droits acquis de ces fonctionnaires tant en matière de carrière que de retraites, sans pourtant exclure l'éventualité d'un remplacement progressif d'une partie de ces agents par des Marocains. Un accord est en voie de conclusion entre les deux gouvernements et le Gouvernement français déposera au cours du mois de juin un projet de loi qui fixera les droits des intéressés au regard de la fonction publique française.

INTERIEUR

1299. — M. Cassagne expose à **M. le ministre de l'intérieur** que la situation faite aux chefs de division des préfectures ne semble pas correspondre à l'importance de leurs fonctions ni à la bonne organisation des carrières du cadre national des fonctionnaires des préfectures, en dépit de l'amélioration récemment apportée à l'échelonnement indiciaire qui leur est appliqué. En effet, les chefs de division des préfectures, qui ont atteint le grade supérieur de la catégorie A de leur administration, ne peuvent prétendre qu'à l'indice 550 en carrière normale (l'accès à la carrière exceptionnelle dotée de l'indice 575 étant limité) et suivant une progression qui n'est pas encore connue, mais qui paraît devoir comporter des échelons plus nombreux et plus réduits qu'il n'est habituel pour les fonctions du même niveau. Ainsi, la carrière offerte aux fonctionnaires du cadre A des préfectures est sensiblement plus réduite, à tous égards, que celle que peuvent espérer les fonctionnaires des autres services extérieurs auxquels sont ouverts, en règle générale, des emplois permettant d'accéder jusqu'à l'indice 630. Or, les chefs de division de préfecture sont responsables devant les préfets, aux termes de leur statut, des secteurs administratifs qui leur sont confiés et exercent, en fait, des attributions analogues à celles des autres chefs de service dans les départements. Le conseil supérieur de la fonction publique a du reste reconnu la nécessité d'un rapprochement des situations des chefs de division et des directeurs départementaux en proposant qu'une classe exceptionnelle dotée de l'indice 600 soit ouverte aux premiers. Il lui demande s'il envisage de poursuivre le rétablissement de la situation des chefs de division des préfectures sur la base admise par le conseil supérieur. (*Question du 18 avril 1956.*)

Réponse. — Le ministère de l'intérieur a toujours apporté son appui aux demandes présentées par les chefs de division de préfecture en vue de la revision de leur classement indiciaire et s'est efforcé d'obtenir, pour ces fonctionnaires, des indices de début et de fin de carrière en rapport avec les hautes fonctions qu'ils assument et les importantes responsabilités qui leur incombent. S'il n'a pas été possible, jusqu'à présent, de fixer à 600 l'indice afférent à la classe exceptionnelle, des résultats appréciables ont néanmoins été enregistrés à la suite des négociations poursuivies au cours des années qui viennent de s'écouler: l'indice de base de la carrière de chef de division a été porté de 410 à 430; en outre, alors qu'en classe normale un chef de division ne pouvait à l'origine dépasser l'indice 500, il peut désormais poursuivre sa carrière, par simple avancement d'échelon, jusqu'à l'indice 550. Enfin, il a été possible d'obtenir que la classe exceptionnelle, affectée de l'indice 575, soit accessible à 20 p. 100 de l'effectif global des chefs de division, bien que le pourcentage généralement admis pour la classe exceptionnelle soit de 10 p. 100. Quant à l'échelonnement de la carrière en classe normale (de 430 à 550), sa mise au point a fait l'objet de négociations avec les secrétariats d'Etat à la fonction publique et au budget et l'arrêté interministériel qui déterminera les différents échelons de la classe normale sera publié prochainement.

1631. — M. Bouxom expose à **M. le ministre de l'intérieur** que l'article 7 de la loi n° 47-1732 du 5 septembre 1947 stipule que, dans les communes du département de la Seine (sauf Paris) et les communes de 9.000 habitants et plus, où les élections municipales ont lieu à la représentation proportionnelle, lorsqu'un siège devient vacant par suite d'un décès ou pour toute autre cause, il est attribué au candidat figurant sur la même liste que le conseiller à remplacer, qui a obtenu le plus grand nombre de voix immédiatement après le dernier élu de cette liste, que, d'autre part, le décret n° 48-308 du 21 février 1948 prévoit que, dans les communes de 9.000 habitants et plus, la proclamation du nouveau conseiller est confiée à une commission où siège un délégué par liste ayant des élus; que, pour s'en tenir à la lettre du texte, cette dernière disposition ne s'appliquerait pas aux quelques communes du département de la Seine qui comptent moins de 9.000 habitants. Il lui demande de lui préciser les conditions dans lesquelles le nouvel élu doit être proclamé, dans les communes de la Seine ayant moins de 9.000 habitants, en cas de vacance d'un siège. (*Question du 9 mai 1956.*)

Réponse. — Comme l'honorable parlementaire l'a noté, le décret du 21 février 1948, pris pour l'application de la loi du 5 septembre 1947 fixant le régime général des élections municipales, prévoit, dans son article 1er, que les dispositions qu'il édicte ne sont applicables que dans les communes de 9.000 habitants et plus. Toutefois, il y a lieu de souligner: 1° que la subordination des textes réglementaires aux textes législatifs, dont ils ont pour but de préciser les conditions d'application, est un principe fondamental et incontesté de notre droit public; 2° que, précisément, il résulte de la combinaison des articles 1er, 7 et 9 de la loi du 5 septembre 1947 que sont applicables à toutes les communes de la Seine, à la seule exception de Paris, celles des dispositions de cette loi prévoyant qu'il est pourvu aux vacances au sein d'un conseil municipal par le moyen de la proclamation du candidat figurant sur la même liste que le conseiller à remplacer et qui a obtenu le plus grand nombre de voix après le dernier élu de cette liste; 3° (ce troisième point étant mentionné à titre subsidiaire) que le décret du 18 septembre 1947, dont le décret du 21 février 1948 n'est que le prolongement, précise que ses dispositions sont applicables à la fois dans les communes de plus de 9.000 habitants et dans les communes du département de la Seine, à l'exception de Paris. En conséquence, le cas de Paris étant excepté, le décret du 21 février 1948 doit être considéré comme s'appliquant à toutes les communes soumises en matière municipale au régime de la représentation proportionnelle, donc à l'ensemble des communes de la Seine.

1779. — M. Girard demande à **M. le ministre de l'intérieur**: 1° s'il est exact, qu'en l'absence d'imprimés officiels de procès-verbaux que le témoin du préfet au 2e bureau de vote de la commune de Sainte-Anne (Guadeloupe) a prétendu ne pouvoir remettre, un procès-verbal des opérations de vote du 2 janvier 1956 dudit bureau a été établi sur papier ordinaire en deux exemplaires, dont l'un a été remis

à la gendarmerie et l'autre au bureau recenseur. Dans l'affirmative; 2° ce que la gendarmerie a fait de l'exemplaire qui lui a été remis; 3° quels résultats figuraient sur ledit procès-verbal. (*Question du 18 mai 1956.*)

Réponse. — Les renseignements demandés par l'honorable parlementaire nécessitant une enquête sur place, la réponse à la question posée fera l'objet d'une insertion ultérieure.

RECONSTRUCTION ET LOGEMENT

1226. — M. de Léotard expose à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** que de nombreux chantiers de construction s'élèvent en divers endroits de Paris, notamment dans le 16e arrondissement, avertissant, sur de larges panneaux, que les immeubles en construction sont à usage de bureaux. Devant la déception ainsi infligée aux Parisiens en quête de logements d'habitation, il lui demande: 1° s'il existe une disposition interdisant de transformer en bureaux des locaux à usage d'habitation, et dans quelle mesure est assuré le respect de cette disposition; 2° si ses services ne croiraient pas devoir étudier une réglementation imposant à tout aspirant constructeur d'immeubles à usage de bureaux l'obligation de construire à égalité de surface et d'évaluation des immeubles à usage d'habitation. (*Question du 17 avril 1956.*)

Réponse. — Dans l'état actuel de la législation, la transformation des locaux d'habitation en locaux commerciaux est réglementée par l'article 76 de la loi du 1er septembre 1948 qui subordonne ces opérations à une autorisation administrative. Cette autorisation n'est accordée qu'à la condition que le demandeur réalise une compensation en logements destinée à sauvegarder l'intégralité des ressources immobilières existantes. Mais aux termes de l'article 3 de la loi précitée, les dispositions de l'article 76 ne sont pas applicables aux immeubles construits ou achevés postérieurement à la date de promulgation de ce texte. Cette liberté s'explique par la nécessité d'offrir les facilités nécessaires au développement des activités commerciales sans qu'il puisse en résulter de préjudice pour les intérêts du logement puisque l'affectation des locaux d'habitation anciens est protégée dans les conditions rappelées ci-dessus. La transformation d'un appartement neuf en local commercial donne lieu au reversement des primes et prêts spéciaux qui auraient été accordés, ces avantages étant exclusivement réservés à l'édification d'immeubles d'habitation. Certes, la multiplication des chantiers pour la construction de locaux à usage commercial peut paraître choquante, alors que le niveau de la construction de logements, notamment dans la région parisienne, est encore loin de celui estimé nécessaire pour assurer tout à la fois le renouvellement du patrimoine ancien et la satisfaction des besoins nouveaux. La solution préconisée par l'honorable parlementaire, qui consisterait à imposer à tout aspirant constructeur d'immeubles à usage de bureaux l'obligation de construire à due concurrence des immeubles à usage d'habitation ne paraît toutefois pouvoir être retenue. Sans insister sur la critique générale qui pourrait lui être faite de provoquer une recherche plus active du droit au bail d'immeubles anciens, et donc de favoriser la spéculation qui en accompagne trop souvent la cession, on notera qu'une telle solution n'assurerait pas, dans les circonstances actuelles, le meilleur ajustement de la demande de construction à l'état du marché du bâtiment dans chaque région: en effet, dans certaines zones peu actives, il pourrait être dommageable de freiner l'installation de nouvelles activités industrielles et commerciales. En revanche, dans les zones où se constate une tension sur le marché du bâtiment, la construction de locaux industriels ou commerciaux, même assortie de la construction conséquente de logements, demeurera en tout état de cause un élément de tension physique. Il apparaît donc que la solution la plus rationnelle et la plus efficace consisterait dans un contrôle sélectif des lancements de chantiers, en fonction de l'état momentané et local du marché.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

1517. — M. Hovnanian expose à **M. le secrétaire d'Etat à la santé publique et à la population** que, bien que son département ait reçu pour mission d'assurer la protection sanitaire de la population, certaines activités à caractère sanitaire continuent d'être rattachées à d'autres administrations. En vue de l'étude des questions techniques relevant de leurs attributions respectives, le secrétariat d'Etat à la santé publique et à la population et les divers départements ministériels intéressés ont institué, pour chaque discipline, des conseils, comités ou commissions spécialisés. Il lui demande s'il a été prévu une liaison entre ces différents conseils, comités ou commissions, et notamment s'il existe un organisme consultatif ayant pour tâche, sur un plan général, d'étudier et de proposer une politique d'ensemble dans le domaine sanitaire. (*Question du 2 mai 1956.*)

Réponse. — Les ministres et secrétaires d'Etat qui se sont succédé au département de la santé publique et de la population ont tous estimé que la politique sanitaire du pays ne pourrait que gagner en efficacité si toutes les activités, dans ce domaine, étaient rattachées à leur département. L'unité d'impulsion et de direction n'ayant pu être réalisée, ils se sont efforcés, et le titulaire actuel du secrétariat d'Etat à la santé publique et à la population n'y manque pas, d'exercer dans leur plénitude les attributions que leur confèrent les décrets du 23 décembre 1944 et 24 décembre 1945. Ces textes, dans le cadre de la mission générale et impérative de protection sanitaire de la population française dont est chargé le département de la santé publique et de la population, créent une obligation pour les autres ministères de le consulter pour toutes les questions intéressant la santé publique, de lui soumettre toutes les lois et décrets intéressant la santé publique sur les territoires métropolitains et algériens, et chargent le département de la santé publique d'établir le plan général d'organisation sanitaire du pays. Pour assurer les liaisons nécessaires avec les autres administrations intéressées aux questions qu'il étudie, le département de la santé publique et de la population leur a fait place dans ses conseils et commissions, et la réciprocité joue pour certains conseils et commissions dépendant des autres départements.

Erratum

au compte rendu in extenso de la 2e séance du 8 juin 1956.

(Questions écrites.)

Question n° 2097 de M. André Chêne à M. le secrétaire d'Etat aux postes, télégraphes et téléphones, aux 5e et 6e lignes, supprimer le membre de phrase : « au service régional d'Orléans ». (Le reste sans changement.)

Rectification

au compte rendu in extenso de la 1re séance du 7 juin 1956.

(*Journal officiel* du 8 juin 1956.)

Dans le scrutin (n° 119) sur l'amendement de M. Mérigonde, au chapitre 31-11 du budget du ministère de l'intérieur, pour 1956 (administration préfectorale) (Rétablir les crédits demandés par le Gouvernement) :

MM. Badie et Emile Hugues, portés comme ayant voté « contre », déclarent avoir voulu voter « pour ».

Ce numéro comporte le compte rendu des trois séances du mardi 12 juin 1956.

1re séance: page **2483**. — 2e séance: page **2499**. — 3e séance: page **2522**.

Prix : 25 F

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.